البحر المتوسط
بين الإستراتيجية العثمانية والأوربية
(1517-1801م)

دكتور
جمال كمال محمود





البحر المتوسط
بين الإستراتيجية العثمانية والأوربية

(1517-1801م)

دكتور

جمال كمال محمود

الطبعة الأولى
1
(1443هـ- 2022م)

اسم الكتاب : **البحر المتوسط بين الإستراتيجية العثمانية والأوربية (1517ـ1801م)**

تأليــــف : د. جمال كمال محمود

موضوع الكتاب : تاريخ- اقتصاد – استراتيجية

عدد الصفحــات : 306 صفحة

مقــاس الكتــاب : 17 x 24 سم

الترقيم الدولي : 978-605-69743-5-8





التوزيع والنشر

6/11 شارع وحيد أفندي - حي توفيق بيك - كوجوك
جكمجة - اسطنبول - تركيا - ت: 00905454886870
هاتف: 00201555566139 - 00201027013326
E-mail: info@arabhistorypublishing.com
Websit: www.arabhistorypublishing.com

جميع الحقوق محفوظة

جميع حقوق الطبع والنسخ والترجمة محفوظة لمركز التاريخ العربي للنشر، حسب قوانين الملكية الفكرية، ولا يجوز نسخ أو طبع أو اجتزاء أو إعادة نشر أية معلومات أو صور من هذا الكتاب إلا بإذن خطي من الناشر

مكتبة التاريخ العثماني

البحر المتوسط

بين الإستراتيجية العثمانية والأوربية

الإهداء

إلى زوجتي العزيزة

لمآثرها الجمّة



المقدمة

البحر المتوسط من أشهر بحار العالم وأكثرها خصوصية؛ حيث يعد أعظم بحيرة طبيعية؛ إذ يمتد كذراع مائي شرقي غربي غاية في العظمة، يجذب الانتباه عند رؤيته على الخريطة بموقعه الفريد وموضعه الذي لا نظير له كمسطح مائي على ظهر الكرة الأرضية، يضم عشرات الخلجان والجزر، وتطل على شواطئه مئات المدن والتجمعات الحضرية، يحيط به اليابس من أغلب الجهات، ويصله مضيق جبل طارق بالمحيط الأطلنطي؛ ليزيد من أهميته ونقاء مياهه إلى حد كبير لعهد ليس ببعيد. فضلاً عن كون مناخه من أفضل المناخات في العالم قاطبة.

يصل البحر المتوسط بين قارات العالم القديم الثلاث آسيا وإفريقيا وأوربا، فكان بمثابة همزة الوصل بين حضارات العالم القديم كالحضارة المصرية القديمة، والحضارة الفينيقية، والحضارة المينوية في جزيرة كريت، والحضارة الإغريقية والفارسية والرومانية قديمًا، ثم البيزنطية والإسلامية بعهودها المختلفة خلال العصور الوسطى، ثم الحضارات الحديثة التي لعبت هي الأخرى دورًا مهمًّا في تاريخه.

وقد شهد البحر المتوسط ميلاد الديانات الثلاث: اليهودية والمسيحية والإسلام ولعل دور الأخيرتين كان أكثر تأثيرًا في تاريخ ذلك البحر الذي شهد الكثير من جولات الصراع بين أتباعهما خلال العصور المختلفة.

واحتضنت مياه ذلك البحر الصراعات العسكرية والسياسية والحروب الطاحنة منذ بزوغ شمس الحضارة الإنسانية، لتزداد عنفًا كلما نضج الإنسان حضاريًّا وطوّر سلاحه ووسائل دفاعاته، فبدأت بالسهام

والنبال والحراب والسيوف، لتصل إلى القنابل والدانات حديثًا، ليستقرّ في قاعه أنواع مختلفة ومتباينة من الأسلحة والذخيرة عبر تاريخه المديد.

وشهدت صفحة مياهه كذلك التطور الحضاري والإنساني؛ فهو كشريان ملاحي قد ساهم بدور كبير في نقل بضائع الشرق إلى الغرب والعكس، والجنوب إلى الشمال والعكس، وبالتالي لعب دورًا مهمًّا في نقل أنماط الحضارة كذلك؛ فكما يقولون: "الحضارة تسير في ركاب التجارة".

وتعد الدولة العثمانية دولة متوسطية؛ أي من دول البحر المتوسط، إذ كانت هذه الدولة تطل على معظم سواحل هذا البحر: الساحل الشرقي بأكمله، والساحل الجنوبي بطوله ابتداء من مصر حتى الحدود الشرقية لمراكش (المملكة المغربية حاليًا)، والساحل الشمالي في ثلثه الشرقي تقريبًا حتى البحر الإدرياتيكي الذي تطل على مدخله ألبانيا، كما يطلق عليه إقليم الجبل الأسود.

وعززت الدولة العثمانية وجودها العسكري والسياسي والديني في البحر المتوسط باستيلائها على عدد من الجزر المهمة فيه، ونجحت في الاستيلاء على عدد من جزر البحر الأيوني وبحر إيجة، وهكذا سيطرت على ما يمكن أن نسميه جزر وقواعد الحوض الشرقي للبحر المتوسط.

ونحاول في هذه الدراسة أن نطرح إشكاليات عدة:

- ما أهمية البحر المتوسط؟ وكيف كان في بؤرة اهتمام القوى الكبرى التي سعت ليكون لها النفوذ والسيطرة عليه؟
- ما مدى التوسع العثماني في البحر المتوسط ومحاولة فرض السيادة العثمانية عليه؟
- ما الاستراتيجية التي تبنتها القوى المتصارعة عليه؟ وما مدى نجاح أو إخفاق كل منها؟

- ماذا كان موقف القوى الأوربية من التوسعات العثمانية ومحاولة جعله بحيرة إسلامية؟
- ما أهمية البحر المتوسط كشريان ملاحي يربط بين قارات العالم الثلاث؟ وكيف شهدت مياهه أنواعًا مختلفة من السفن سواءً أكانت تجارية أم حربية؟
- ما أهم معوقات الملاحة ومخاطرها التي نتج عنها غرق الكثير من السفن بأنواعها المختلفة؟
- ما دور البحر المتوسط في التجارة الدولية؟ وما السلع التي نقلت عبر مياهه؟
- ما مدى تأثير عمليات القرصنة التي شهدها البحر المتوسط منذ العصور القديمة مرورًا بالوسطى وصولاً إلى الحديثة على مكانة هذا البحر؟
- كيف واجهت القوى الكبرى كالدولة العثمانية والدول الأوربية القرصنة؟
- ماذا كان دور التجار والمسافرين في تأمين السفن ضد هجمات القراصنة؟
- كيف كان الصراع العثماني الأوربي على البحر المتوسط؟ وما إستراتيجية المواجهة بين الطرفين؟
- كيف أثر ضعف الدولة العثمانية في إستراتيجيتها في البحر المتوسط وتراجع الدور العثماني فيه ونتائجه؟

وقد قسمنا هذا الكتاب إلى مقدمة وخمسة فصول وخاتمة.

خصص الفصل الأول لـ"التوسع العثماني في البحر المتوسط"، حيث عرض لقيام الدولة العثمانية وتطور فتوحاتها وصولاً إلى فتح القسطنطينية واستمرار الفتوحات في البلقان، ودرس كذلك البحرية العثمانية وإنجازاتها في البحر المتوسط في القرن السادس عشر، وفتح العديد من جزره والكثير من البلدان الواقعة على شواطئه.

نناقش في الفصل الثاني "الملاحة عبر البحر المتوسط" من خلال التعرف على صناعة السفن، وأنواعها، والعاملين عليها، والملاحة وفنونها، وتفوق الملاحة الأوربية على نظيرتها العثمانية في القرن الثامن عشر، إلى جانب معوقات الملاحة ومخاطرها، ومنظومة الأمن في البحر المتوسط.

نعالج في الفصل الثالث "التجارة عبر البحر المتوسط" من حيث طرق التجارة وأهم الموانئ، وكذلك أهم البضائع التي تنقل عبر البحر المتوسط والتجارة البينية بين الدول المتوسطية وغيرها من الدول والتجارة بين الدول المتوسطية والدول غير المتشاطئة عليه.

ندرس في الفصل الرابع "القرصنة ومواجهتها" في البحر المتوسط الذي شهد ظهور عمليات قرصنة منذ العصور القديمة، مرورًا بالوسطى، وتعاظمها خلال العصور الحديثة، ومواجهة القرصنة من جانب الدول، وكذلك الدور المهم للأهالي من التجار والمسافرين بشكل عام في مواجهتها.

نستعرض في الفصل الخامس "الصراع العثماني الأوربي حول البحر المتوسط" بدءًا من الحروب التي خاضتها الدولة العثمانية للسيطرة على البحر المتوسط ونجاحها في مد سيادتها على جزء كبير منه، مرورًا بضعف الدولة العثمانية وحروبها الطاحنة مع بعض القوى الأوربية رغم وجود حلفاء أوربيين لها، أهمهم فرنسا التي كان لها موقف إيجابي من الدولة العثمانية، إلى أن تغير الوضع ودخلت فرنسا ذاتها في صراع مع الدولة العثمانية ذاتها بغزوها مصر والشام والصراع بينهما والدور الإنجليزي المساند للدولة العثمانية حتى جلاء الحملة الفرنسية 1801م.

وانتهى الكتاب بخاتمة تضمنت أهم النتائج التي توصلنا إليها في الدراسة، كما أرفقنا مجموعة كبيرة من الملاحق التي تتعلق بالموضوع محل الدراسة، وذيلناها بملحوظاتنا.

اعتمد المؤلف في سبيل إعداد هذا الكتاب على المصادر الأولية المحفوظة في دار الوثائق القومية بالقاهرة، وشكلت وثائق المحاكم الشرعية ركنًا مهمًّا من مصادر هذا الكتاب، وأخذنا بالعديد من هذه السجلات؛ مثل محاكم: الإسكندرية، وباب الشعرية، والباب العالي، ودمياط، والزاهد، والصالحية النجمية، والقسمة العربية، والقسمة العسكرية.

استند المؤلف كذلك إلى الوثائق المنشورة مثل "قانون نامة مصر" الذي أصدره السلطان سليمان القانوني لحكم مصر، واستندنا أيضًا إلى بعض المخطوطات العربية لإبراهيم اللقاني، وعلاء الدين المكي. وكان للمصادر المنشورة دور مهم في اكتمال صورة هذا الموضوع، التي عكست وجهة نظر المؤرخين المعاصرين تجاه الحوادث التي كتبوا عنها وعايشوا بعضها.

في مقدمة هذه المصادر كتاب بدائع الزهور لابن إياس، وكتاب أوضح الإشارات لأحمد شلبي بن عبد الغني، وكتاب تاريخ وقايع مصر لمصطفى بن الحاج إبراهيم، وكتاب عجائب الآثار للجبرتي الذي يعد سجلاً تاريخيًّا لا غنى عنه في دراسة العصر العثماني.

وأمدت المصادر الأجنبية "كتابات الرحالة والقناصل" والمصادر الأجنبية المعربة هذه الدراسة بمادة مفيدة، وبخاصة موسوعة وصف مصر لعلماء الحملة الفرنسية التي شكلت مع كتابات الرحالة والقناصل ما يمكن وصفه بوجهة النظر الغربية، واستعنّا بالمراجع الحديثة: العربية والمعربة

والأجنبية: إنجليزية وفرنسية في توضيح "صورة" البحر المتوسط بين الإستراتيجية العثمانية والأوربية.

وبعد، فإننا نأمل في أن يسد هذا الكتاب فراغًا في المكتبة العربية.

د.جمال كمال محمود

الفصل الأول

التوسع العثماني في البحر المتوسط

ظهر الأتراك في المناطق الواقعة جنوب نهر جيحون، ثم بدأوا يتجهون نحو الغرب[1]، وفي القرن الأول الهجري/السابع الميلادي ظهرت عناصر تركية في البلاط الأموي، وكانت الهجرات التركية قد بدأت تترى من أواسط آسيا نحو الغرب، واستقرت أعداد منهم في الشرق الأدنى. ولم يكن للترك نفوذ إلا في العصر العباسي؛ حيث كان لهم دور مهم في تسيير أمور الدولة العباسية، وخاصة منذ العصر العباسي الثاني وتولوا المناصب المهمة، حيث كان منهم الأمراء والجند، ولعل ذلك لموازنة النفوذ الفارسي الذي كان له اليد العليا في العصر العباسي الأول، فقامت الدولة الطولونية في مصر، والغزنوية في الأقاليم الشرقية للدولة الإسلامية وغيرها على أن أهم هذه الدول جميعًا هي الدولة السلجوقية[2].

لقد كان للأتراك السلاجقة فضل كبير في توحيد جزء كبير من العالم الإسلامي آنذاك، ووقفوا مدة طويلة من الزمن في وجه الصليبيين، وحاولوا صد الخطر المغولي، وإن كانوا قد فشلوا فيها، كما أنهم– وهذا هو الأهم– رفعوا شأن المذهب السني في الشرق الأدنى الإسلامي بعد أن انتشر المذهب الشيعي في عهد نفوذ بني بويه[3].

غير أن الدولة السلجوقية سرعان ما تفككت، وخرجت منها الدولة الخوارزمية فيما وراء النهر، وهذه الدولة صمدت طويلاً لغارات المغول، ثم خرج من الدولة

---

(1) بارتولد: تاريخ الترك في آسيا الوسطى، ترجمة أحمد السعيد سليمان، الهيئة المصرية العامة للكتاب، القاهرة 1996، ص117.

(2) نفسه: ص 13.

(3) نفسه.

السلجوقية كذلك إمارات في العراق والشام عرفت بالأتابكيات. وتعتبر دولة سلاجقة الروم من أهم الدول التي خرجت من الدولة السلجوقية، والتي حاربت الدولة البيزنطية فترة طويلة لا شك في أنها أضعفت الدولتين، وبالإضافة إلى ذلك تعرضت الدولة البيزنطية للغزو اللاتيني الغربي، وسلاجقة الروم للغزو المغولي الشرقي[4].

لقد أدى ضعف الدولة البيزنطية من ناحية ودولة سلاجقة الروم من ناحية ثانية إلى حدوث فراغ سياسي في آسيا الصغرى. وقد دخل الأتراك العثمانيون آسيا الصغرى في الثلث الأول من القرن الثالث عشر الميلادي كقبيلة من القبائل التركية التي كانت تنزح من مناطق الإستبس في وسط آسيا متجهة غربًا نحو آسيا الصغرى أو الأناضول[5].

وتذكر إحدى الروايات أن تلك القبيلة التركية قد أسدت سنة 1232م- في أثناء انتقالها في الأناضول- خدمة جليلة لعلاء الدين الأول (1219–1235م) سلطان دولة سلاجقة الروم، فقد وجدت أن جيشين يقتتلان، وأن أحدهما ليس ندًّا للآخر، فانضمت القبيلة إلى جانب الجيش الضعيف الذي كاد ينهزم، فأدى ذلك إلى انتصاره. وبعد المعركة كانت مفاجأة سارة للقبيلة؛ حيث تبين أنها تدخلت لنصرة بني جلدتها، وهم الأتراك السلاجقة الذين كانوا يحاربون فرقة مغولية من جيش الخان أوكطاي بن جنكيز خان، كان قد عهد إليه استكمال فتح آسيا الصغرى[6].

وكان من الطبيعي أن يكافئ علاء الدين الأول سلطان دولة سلاجقة الروم– أو الأتراك السلاجقة– بني جلدته الأتراك على الخدمة التي أسدوها له فأقطعهم جزءًا من دولته. وقد اختلف المؤرخون حول هذه القصة، فالبعض يراها أسطورة،

([4]) محمد أنيس: الدولة العثمانية والشرق العربي 1514–1914م، مكتبة الأنجلو المصرية، القاهرة 1990، ص13.

([5]) عبد العزيز الشناوي: الدولة العثمانية دولة إسلامية مفترى عليها، مكتبة الأنجلو المصرية، ج1، القاهرة 1992، ص34.

([6]) نفسه.

والبعض الآخر يعتبرها حقيقة لا مراء فيها، ومن جانبنا نميل إلى أن هذه القصة لا تخلو من حقيقة؛ فقد رأى السلطان علاء الدين مدى شجاعة هذه القبيلة، فأراد أن يقطعها جزءًا من دولته، وبالتالي يشغلها بالحرب ضد الدولة البيزنطية[7] المجاورة لها في نيقية؛ وذلك لأنه لم يطمئن إليها، ولم يرغب في دمجها في قواته.

كان أرطغرل زعيم هذه القبيلة التركية ذا أطماع سياسية بعيدة، فلم يقنع بهذه المنطقة التي أقطعها له السلطان علاء الدين الأول، ولم يقنع بمهمة المحافظة على الحدود، بل شرع يهاجم- باسم السلطان علاء الدين- ممتلكات الدولة البيزنطية في الأناضول، ونجح في ضم مدينة إسكي شهر – المدينة القديمة– وقد مات أرطغرل عن ثلاثة وتسعين عامًا. وكان قد اتخذ سوكرد مقرًّا له ودفن فيها. وخلفه في حكم المنطقة ابنه عثمان الذي سميت باسمه الأمة والدولة[8].

تطور وضع الأتراك العثمانيين في عهد الأمير عثمان :

كان وضع عثمان غريبًا، إذ كان أمير ثغر، بمعنى أنه كان يحكم منطقة أهداها سلطان سلاجقة الروم لقبيلته، وكان الثغر وقت إقطاعه لهم يبلغ نحو 2.000 كم^2 تمكن أرطغرل بجهاده ضد البيزنطيين أن يوسع هذه المساحة إلى نحو 4.800 كم^2، وهي المساحة التي ورثها عنه عثمان الذي كان في الثالثة والعشرين من عمره عندما تولى الإمارة بعد وفاة والده أرطغرل[9].

وقد وضع عثمان النظم الإدارية لإمارته التي بدأت في طريق التحول من نظام القبيلة المتجولة إلى نظام الإدارة المستقرة، مما ساعدها على توطيد مركزها

(7) عن العلاقة بين الأتراك العثمانيين والبيزنطيين في عهد عثمان ومن قبل أبيه أرطغرل. انظر: عمر كمال توفيق: تاريخ الدولة البيزنطية، الهيئة المصرية العامة للكتاب، الإسكندرية 1977، ص224 وما بعدها.

(8) نفسه.

(9) محمد حرب: العثمانيون في التاريخ والحضارة، المركز المصري للدراسات العثمانية وبحوث العالم التركي، القاهرة 1994، ص100.

وتطورها تطورًا سريعًا من قبيلة إلى دولة. وأخذ عثمان يتوسع بالتدريج على حساب الدولة البيزنطية في الأناضول، وكان أول صدام بين البيزنطيين وعثمان في "قوين حصار" عام 1301م. وبسبب انشغال الدولة البيزنطية في أكثر من جبهة لم تستطع التحرك لمدة طويلة ضد عثمان الذي كان محل تقدير كبير من جانب سلطان سلاجقة الروم الذي منحه لقب "حضرة عثمان الغازي، حارس الحدود، العالي الجاه، عثمان شاه"[10].

وشاء حسن حظ عثمان أن أغار المغول سنة 1300م على دولة سلاجقة الروم في آسيا الصغرى، وزالت دولة الأتراك السلاجقة، وتوفي السلطان علاء الدين كيقياذ الثالث سنة 1307م، واستغل الأمير عثمان الفرصة، وأعلن استقلاله مقتديًا بغيره من الأمراء الذين بلغ عددهم نحو ثلاثة عشر أميرًا أسس كل منهم حكومة مستقلة على أنقاض دولة سلاجقة الروم[11].

ورأى عثمان أن تعداد عشيرته قليل لن يفي بطموحاته في تكوين الدولة التي يطمح إليها، ولذلك بدأ يصاهر الكيانات السياسية المجاورة له، وتزوج هو من مسيحية من قيليقيا، ورشح لابنه أورخان سيدة مسيحية من اليونان، واستقدم الرقيق بشتى الوسائل من البلدان[12].

توسعات عثمان وابنه أورخان :

في سنة 1308م استولى عثمان على قلعة "عك حصار"، وبذلك أطل العثمانيون على البوسفور. وفي نفس السنة سيطر العثمانيون على الطريق المائي الموصل بين القسطنطينية وبروسه بعد أن استولوا على جزيرة كالوليميني التي تقع

([10]) محمد فؤاد كوبريلي: المرجع السابق، ص163؛ سيد محمد السيد: انهيار الدولة العثمانية (الأسباب)، مكتبة الآداب، القاهرة 2003، ص10.

([11]) عبد العزيز الشناوي: المرجع السابق، ج1، ص40.

([12]) نفسه: ص ص 40، 41.

في بحر مرمرة على مقربة من خليج مودانيا Mudania. كما سقطت في أيدي العثمانيين قلعة تريكوكا Tricocca، ويطلق عليها العثمانيون "هودج حصار"، وكانت هذه القعلة تشرف على المواصلات بين نيقيا ونيقوميديا[13].

وبالرغم من الجهود التي بذلها البيزنطيون لإيقاف هذا التقدم– وإن نجحوا في بعض المواجهات مع العثمانيين- فإن العثمانيين نجحوا في الاستيلاء على بروسه عام 1326م[14]، والتي أصبحت عاصمة جديدة للأتراك العثمانيين في سلسلة العواصم التي انتقلوا إليها عبر تاريخهم الطويل.

تطور الفتوحات العثمانية في البلقان والأناضول :

كان طلب الإمبراطور البيزنطي يوحنا السادس كانتا كوزينوس من الأتراك العثمانيين المساعدة ضد منافسه يوحنا الخامس باليولوغوس بمثابة فرصة ذهبية؛ حيث قام كوزينوس بنقل الجنود العثمانيين إلى البلقان في سنة 1345م لدعمه، وسرعان ما تفتحت أعينهم على أهمية البلقان وسهولة التوغل فيه، فأخذوا يتوسعون فيه لحسابهم[15].

ونشطت غزوات العثمانيين في البلقان في النصف الثاني من القرن الرابع عشر، فاستولى مراد الأول– ابن أورخان وحفيد عثمان– على أدرنة عام 1366م واتخذها عاصمة له، الأمر الذي كان له صدى سيئ في مختلف العواصم الأوربية، وخاصة لدى البابا في روما، وانطلقت مرة أخرى الدعوة إلى حرب صليبية، ولكن دون جدوى، بينما تابع العثمانيون تقدمهم، واستولوا على سالونيك[16].

(13) نفسه.

(14) عمر كمال توفيق: المرجع السابق، ص224.

(15) محمد أنيس: الدولة العثمانية، ص 26.

(16) محمد فؤاد كوبريلي: المرجع السابق، ص ص164، 165.

كان هذا النمو العثماني سببًا في قيام تحالف جديد من القوى المسيحية البلقانية لصد الغزو العثماني، وأحرز التحالف البلقاني النصر في الجولات الأولى، ولكن خاض مراد معركة قصوه Kossowa في 1389م، والتي انتصر فيها العثمانيون، وإن سقط مراد الأول شهيدًا، ووقع ملك الصرب أسيرًا، وأعدمه بايزيد الأول الذي تولى الإمارة بعد استشهاد أبيه، وبذلك أصبح بايزيد الأول وجهًا لوجه مع أكثر الشعوب البلقانية عداءً للأتراك، ونعني بذلك البلغار والمجر(17).

كانت بلغاريا بين بايزيد الأول العثماني من جهة وسجسموند ملك المجر من جهة أخرى، وكان الأخير يدرك أنه لا يستطيع وحده صد الزحف العثماني في البلقان، ولكن في نفس الوقت كان ملوك أوربا يدركون أن الطريق سيصبح مفتوحًا أمام الأتراك إلى قلب أوربا لو انهزمت المجر هزيمة كبيرة، ولذلك كانت الدعوة التي أطلقها ملك المجر لإرسال حملة صليبية جديدة ذات صدى قوي بالقياس إلى الدعوات السابقة عليها، وفعلاً شد أزر المجر كل من بابا روما وملك فرنسا وملك إنجلترا والبندقية.

وفي سبتمبر 1396م دارت موقعة نيقية التي أحرز فيها بايزيد الأول الانتصار الذي جعل من الدولة العثمانية حقيقة كبرى في البلقان، ولُقّب بايزيد الأول بالصاعقة Yildirim وتحدى الأسطول العثماني أسطول البنادقة، وأطلق العثمانيون على مناطق البلقان اسم روميلي Rum-eli أي بلاد الروم، وكان لانتصارات بايزيد أثر كبير في العالم الإسلامي. وفي مصر منح الخليفة العباسي لقب سلطان لبايزيد الأول(18).

وكانت القوى الأوربية الناقمة على الدولة العثمانية مستعدة لأن تمد يدها إلى أية قوة كبيرة قادرة على هزيمة الدولة العثمانية الفتية؛ ولذلك سعت جنوة وقشتالة

(17) Holt, P.M. Egypt and the Fertile, Crescent 1516-1922, School of Oriental and African studies, University of London, 1966, p. 25.

(18) Holt, P. M., op. cit., pp. 25-26.

إلى تيمورلنك، ولكن لم يستمع تيمور إلى رسلهما بسبب تمسكه بالإسلام من ناحية، ولم يكن هناك ما يدل على أن مساعدات مجدية يمكن أن تقدمها كل من جنوة وقشتالة له، وعلى الرغم من ذلك فإن هذه الاتصالات شجعت تيمورلنك على العمل ضد الدولة العثمانية[19].

استولى بايزيد الأول على سيواس، ولكن بعد قليل انقض عليها تيمورلنك، ولكنه لم يزحف إلى قلب الأناضول؛ إذ اتجه إلى العراق والشام واستولى عليهما، ثم انقلب إلى داخل الدولة العثمانية؛ ليواجه بايزيد الأول في موقعة أنقرة 20 يوليو 1402م، وعندما دارت المعركة انضمت قوات العديد من الإمارات التركية إلى جانب تيمورلنك[20].

وقد ثبتت فرق الإنكشارية والقوات الصربية التي لبت نداء بايزيد، ولكن كان ثباتًا إلى حين بسبب التفوق الملحوظ لدى جيش تيمورلنك. وسقط بايزيد نفسه أسيرًا في يده، ومات في الأسر سنة 1403م، وفر أولاده كل في اتجاه، بينما أمعن الجيش التتري في تخريب الأناضول ومدنه. حقيقة كانت الضربة قاسية جدًّا للدولة العثمانية، ولكن خفف منها أن تيمورلنك لم يرغب في الاستيلاء على الأناضول؛ وإنما عاد إلى سمرقند ليعد حملة على الصين، ولم يلبث أن مات في 1405م تاركًا الإمبراطورية تواجه التفكك السريع الذي اعتادته مثل هذه الإمبراطوريات المغولية في أعقاب موت مؤسسها[21].

لقد استطاع السلطان مراد الثاني أن يعيد تكوين وتثبيت الدولة ويمهد الطريق للقضاء التام على الإمبراطورية البيزنطية. وإذا كان عهد محمد الأول هو عهد إعادة الدولة إلى ما كانت عليه قبل نكبة أنقرة 1402م فإن عهد مراد هو إعداد

([19]) عمر كمال توفيق، المرجع السابق، ص230.

([20]) عبدالكريم رافق: بلاد الشام ومصر منذ الفتح العثماني إلى حملة نابليون بونابرت (1516- 1798)، دمشق، 1968، ص 138.

([21]) محمد حرب: المرجع السابق، ص50 وما بعدها.

الدولة للمهام الكبرى التي كانت مسئولة عنها قبل النكبة. ولهذا اعتنى مراد بإعداد جيش قوي واقتصاد متين لدولته وإقامة حدود منيعة في وجه أوربا المتوثبة ضده وبوجه خاص لصد قوة المجر المتصاعدة؛ إذ كان يتولى الدفاع عن المجر واتخاذها قاعدة ضد الدولة العثمانية قائد صلب هو النبيل المجري (حنا هونيادي J. Huniade) الذي أخذ يوجه ضربات قاسية للجيوش العثمانية، حتى شاع أن الرجل هو الذي قيد له السيد المسيح أن يخرج الأتراك من أوربا، وأن حملة صليبية جديدة تسهم فيها أوربا يمكن أن تحقق هذا الهدف[22].

أثمرت المحاولات الأوروبية بعقد مجمع أساقفة في فلورنسا عام 1439م، واتخذ المجمع قرارًا بإرسال حملة صليبية جديدة لإخراج الأتراك من الأراضي الأوروبية وتخليص القسطنطينية والبلقان من الخطر المباشر الذي أصبح يهدده منذ ذلك التوغل الإسلامي التركي في البلقان.

ومن جانبه دعا البابا (يوجين الرابع Eugene) ملوك أوربا إلى المساهمة في هذه الحملة الصليبية الجديدة، وبدأ حشد القوات تحت قيادة فلاديسلاف Vladislav ملك المجر وبولندا، وانضم إليهم أمير الصرب جورج برانكوفيتش George Brakovich وشاركت قوات من الأفلاق– ولاشيا، وجماعات من الألمان ومن الثوار البلقانيين، كل ذلك تجمع لقتال العثمانيين[23].

ورغم هذا التكتل الأوربي الكبير؛ فإنه لم يكن في إمكانهم الانتصار على مراد الثاني لولا ثورة إسكندر بك الألباني على العثمانيين. وفي موقعة نيش Nich أحرزت الجيوش الصليبية انتصارًا في نوفمبر 1443م إلا أن المنتصرين لم يجنوا ثمار انتصارهم، فلم يتقدموا جنوبًا صوب القسطنطينية؛ وذلك بسبب صعوبة اجتياز

([22]) للمزيد من المعلومات راجع: عمر كمال توفيق، ص241-242.

([23]) عبد العزيز الشناوي: المرجع السابق، ص45-46.

البلقان في الشتاء، وكان تعدد القيادات في الجيش الصليبي يرجئ اتخاذ قرارات خطيرة ضد الأتراك العثمانيين.

فتح القسطنطينية :

يعد فتح القسطنطينية 1453م في تقديرنا أهم الفتوحات العثمانية على الإطلاق؛ إذ كلل هذا الفتح المحاولات الإسلامية التي وجهت للقسطنطينية منذ القرن الأول الهجري/السابع الميلادي، وكان من أهم هذه المحاولات الصوائف والشواتي في العصر الأموي، ولذا فمن الواجب علينا تجاه هذا الرجل الذي قام بهذا العمل العظيم أن نعرف ولو القليل عن سيرته قبل هذا الفتح.

ولد محمد الثاني "الفاتح" بن السلطان مراد الثاني في 30 مارس عام 1432م. وتعلم القرآن الكريم والحديث والفقه وبعض العلوم العصرية– آنذاك– من رياضيات وفلك وتاريخ ودراسات عسكرية نظرية وتطبيقية. واشترك في الحروب التي كان يشنها والده، كما تولى الحكم عندما اعتزل والده، وإن عاد الوالد للجبهة مرة أخرى من مغنيسيا للتحدي الذي واجهته الدولة، وكان محمد في العقد الثاني من عمره، ودرس اللغات العربية والفارسية والتركية، وله ديوان شعر بالتركية، وله بيت مشهور يقول فيه: نيتي هي الامتثال للأمر الإلهي "جاهدوا في سبيل الله. وحماسي إنما هو حماس في سبيل دين الله"[24].

وألمّ محمد الثاني أيضًا باللغات اللاتينية واليونانية والصربية، وهذه اللغات لها أهميتها لأمير في طريقه لسلطنة الدولة العثمانية. وكان لتوليه إمارة مغنيسيا أثر طيب في حياته؛ فبفضل مجموعة من معلميه أصبح أكثر الأمراء العثمانيين وعيًا في دراسة علوم التاريخ والجغرافيا والعلوم العسكرية، خاصة أنه اهتم بدراسة الشخصيات الكبيرة التي أثرت في مجرى التاريخ. وأوضح له أساتذته جوانب

(24) عن حياة السلطان محمد الفاتح انظر: محمد حرب: المرجع السابق، ص46 وما بعدها.

العظمة في تلك الشخصيات، كما أوضحوا له نقاط الضعف فيها أملاً في أن يكون أميرهم ذات يوم من أكثر الحكام عبقرية. وقد لعب الشيخ آق شمس الدين دورًا كبيرًا في تكوين شخصية محمد الثاني، الذي ضاعف حركة الجهاد طبقًا لتوجيه شيخه الذي أوحى إليه بأنه هو الأمير المقصود بالحديث النبوي الشريف «لتفتحن القسطنطينية، فلنعم الأمير أميرها، ولنعم الجيش ذلك الجيش»[25]، وقد كان.

كان قسطنطين محقًّا عندما أدرك أن الأسوار التي تحيط بعاصمته والسلسلة القوية التي أغلقت القرن الذهبي وعزيمة الرجال وحملة الإنقاذ من أوربا الغربية الكاثوليكية، هي التي يمكن أن تحمي العاصمة. ورغم أن الإمبراطور البيزنطي كان رأس الأرثوذكسية وحاميها فإنه كان صادقًا مع نفسه عندما تلقى البركة من يد الكاردينال الكاثوليكي إيزيدور؛ ليقنع الناس أجمعين بأن مواجهة الأزمة يتطلب الارتفاع فوق الخلافات المذهبية.

لقد أدت سياسة الإمبراطور الدينية هذه إلى سخط العامة البيزنطيين الذين رفضوا هذه السياسة القائمة على فرض الوحدة مع كنيسة روما، ولم يتعاونوا معه كما ينبغي في الدفاع عن مدينتهم[26]. والأكثر من ذلك تعالت احتجاجات الناس وعلى لسانهم كلمة الخيانة، فلم ينس الناس الأهوال والنكبات التي تحملوها على يد الكاثوليك الغربيين، ولا تلك القرون الطويلة من العداء بين بيزنطة وروما. ولقد قيل إن "نوتاروس" الدوق الأكبر وأعلى النبلاء مركزًا بعد الإمبراطور نفسه صرح بقوله "إني أفضل عمامة المسلم على قبعة الكاردينال الحمراء"، ومع ذلك فإن ما جاء من الغرب كمساعدة للعاصمة القسطنطينية لم يتجاوز خمسين رجلاً. هذا عن الجانب البيزنطي، فماذا عن الجانب العثماني؟

([25]) محمد حرب: المرجع السابق، ص47.

([26]) عمر كمال توفيق: المرجع السابق، ص229.

كان السلطان محمد الثاني شابًا فتيًا عندما تحمل مسئولية الاستيلاء على القسطنطينية، وبدأ سنوات حكمه الأولى وكأنه سلطان مسالم يود التعايش مع القوى العديدة التي كانت تعادي الدولة العثمانية من قبل، فنجده يتصالح مع كل من هونيادي وصاحب صربيا وأمير ولاشيا وجنوة وفرسان رودس وراجوسا، وصاحب البلوبونيز وصاحب بولندة وأمير قرماني، بل وتصالح مع الإمبراطور قسطنطين باليولوج نفسه. ولم يكن ذلك سوى سنوات هدوء يقوم فيها بالإعداد والتنظيم والتجهيز لهدفه الكبير وهو القسطنطينية ذاتها. وكان الجيش الذي أعده السلطان محمد الثاني لهذه المهمة كبيرًا، فقد قدره البعض بنحو 160.000 محارب، وفي المقابل لم يكن خصمه قسطنطين باليولوج (الحادي عشر) بقادر على أن يجمع أكثر من تسعة آلاف مقاتل، كان نصفهم من عناصر غير بيزنطية[27].

وكان محمد الثاني يستخدم كل جديد من فنون الحرب. ولعل من المفيد أن نعلم أن مدفع الهاون اختراع عثماني عرفه العالم لأول مرة أثناء حصار العثمانيين للقسطنطينية، وكان المدفع الضخم خاصة مع الهاون أكبر عامل في فتح المدينة. وكان هذا المدفع الضخم من اختراع اثنين هما: مصلح الدين وأوربان، واختلف في أصل الأخير هل هو مجري أم روماني، وكان المدفع ضخمًا جدًّا تسمع طلقاته من مسافة 25 ميلاً، وقذيفته من الحجر والبارود، وتبلغ زنة القذيفة الواحدة 1500 كيلو جرام يصل مداه إلى مسافة ميل، ويذكر البعض أن عدد المدافع التي صبها كل من مصلح الدين وأوربان قد بلغ 200 مدفع[28].

وقد لعبت مدافع الهاون دورًا ملحوظًا في الحصار سواء في الضرب أو في عمليات التمويه، وإن لم تكن كافية للتحكم تمامًا في الخليج.

([27]) نفسه.

([28]) للمزيد من المعلومات انظر: عمر كمال توفيق، المرجع السابق، ص230 وما بعدها.

وفـي الواقـع أن القـوة العثمانيـة كانـت فـي الجنـد سـواء الفرسـان أو المشـاة الإنكشـارية؛ إذ كـانوا مـؤمنين بالإسـلام عـن عقيـدة، كمـا كـانوا مـؤمنين بهـدفهم وسلطانهم وكـانوا يتطلعـون إلـى الشـهادة فـي تواضـع؛ فالقائـد كـان لا يتـورع عـن إصلاح حدوة حصانه إن اختلت، والإنكشاري يرى جنات ربه وهو يتولى محترقًا تحت سيل من الزيت المغلي الذي تصبه القوات المدافعة عن الأسوار. وإذا انفتحت ثغرة في تلك الأسوار كان التكبير يتردد في المعسكر التركي وكأنه زلزال، وبروح فدائية حقة كانت القوات العثمانية تريد أن تكسب الدنيا والآخرة في آنٍ واحد، تحثها استصـراخات العلمـاء والصـوفية وسـيرة المجاهـدين مـن الصـحابة والآلاف مـن المؤمنين الذين سقطوا تحت أسوار هذه العاصمة المنيعة[29].

وكان الإنكشارية كتلة واحدة تؤمن بواجبها وبالمهمة التي أعدوا لها السيف سلاحهم والإسلام دينهم وعقيدتهم، والسلطان أبوهم وسيدهم، مثقفون متدينون، كانوا قبـل المعركـة يسـتعدون للشـهادة فيتطهـرون ويسـجدون لـربهم فـي صـلاة خاشـعة، ويذكرونه في إيمان بسيط وبنفوس صافية.

وقام السلطان محمد الثاني بإنشاء قلعة عند البسفور بالقرب من القسطنطينية أطلق عليها اسم قلعة "روملـي حصـار" Roumeli Hissar، بغرض التحكم في طريق المواصلات والبحر الأسود، ومنع وصول أية إمدادات إلى القسطنطينية عبر هذا الطريق. ومن ناحية أخرى أرسل حملة إلى المورة سنة 1452م حتى يحول دون وصول أية مساعدات من حاكم مسترا البيزنطي إلى القسطنطينية[30].

لقد جعل إنشاء قلعة روملـي حصـار السفن الآتية من البحر الأسود تحت رحمتها؛ فـإن هـي دفعت الضرائب والمكوس مرت، وإن رفضت أغرقتها مدفعية القلعة. وبذلك يكون محمد الثاني قد كسب موقعًا استراتيجيًّا واقتصاديًّا في آنٍ واحد.

([29]) محمد حرب: المرجع السابق، ص46-50.

([30]) نفسه.

وكان السلطان محمد الثاني يرى في هذه القلعة مقدمة لإسقاط المدينة في يده، وكان باليولوج يدرك ذلك، ورغم هذا فقد قرر أن يوقف العمل في هذه القلعة، فحذره بعض رجال بلاطه من أن هذا لا يعني سوى الإسراع بإعلان حرب غير متكافئة، وكان الإمبراطور يدرك هذا، ولكنه كان يعتقد بحق أن لا قيمة لتأجيل الحرب، وفعلاً أدى اعتراض الإمبراطور على أعمال بناء القلعة إلى الحرب[31].

وفي 5 أبريل عام 1453م بدأ محمد الثاني شن هجومه على القسطنطينية؛ حيث وقفت القوات البحرية العثمانية بقيادة بلطة أوغلو سليان بك، على مدخل الخليج الذهبي، وكان عليه تدمير الأسطول البيزنطي المكلف بحماية مدخل الخليج؛ ولأن البيزنطيين كانوا قد أغلقوا– قبل الحصار– الخليج بسلسلة حديدية طويلة يصعب من جرائها دخول أي سفينة إلى الخليج، وكانت هذه أكبر معضلة أمام العثمانيين؛ لأن سفنهم كان عليها أن تحمل الجنود وتدخل الخليج لإنزالهم لكي يضربوا القسطنطينية.

وبعد ذلك جاءت ثلاث سفن جنوية وسفينة بيزنطية بقيادة القائد الشهير جوستنياني أرسلها البابا للدفاع عن القسطنطينية ولنقل الإمدادات إليها. ولم تستطع السفن العثمانية منعها؛ فبعد معركة عنيفة مع البحرية العثمانية تغلب جوستنياني ومضى بسفنه إلى الخليج، ففتح له أهل القسطنطينية السلسلة الحديدية وأدخلوها، وكانت هذه الحادثة دافعًا لكي يفكر السلطان محمد في خطة عسكرية شهد لها القواد العسكريين بالبراعة[32].

وتقضي هذه الخطة بنقل 67 سفينة من السفن الخفيفة عبر البر من منطقة غلطة[33] إلى داخل الخليج بتفادي السلسلة، وتمت هذه العملية بوضع أخشاب

([31]) عبد العزيز نوار: تاريخ الشعوب الإسلامية، العصر الحديث، دار الفكر العربي، القاهرة 1998، ص24.

([32]) محمد حرب: المرجع السابق، ص50.

([33]) غلطة: حي من أحياء القسطنطينية الرئيسية، وكانت تقيم فيه جالية جنوية لها دور مهم في تجارة القسطنطينية.

مطلية بالزيوت على طول المنطقة المذكورة، ثم دفعت السفن لتنزلق على هذه الأخشاب في جنح الظلام، بعد أن استطاعت المدفعية العثمانية بإطلاقها مدافع الهاون أن تشد انتباه البيزنطيين إليها، وبالتالي لم يلتفت أحد لعملية نقل السفن إلى الخليج.

ونقلت السفن وأنزلت إلى الخليج الواحدة تلو الأخرى على شكل جسر على عرض الخليج، حتى استطاع الجنود الانتقال عليها وصولاً إلى بر القسطنطينية. ومع طلوع الشمس علت الدهشة أهالي القسطنطينية لدرجة دفعت المؤرخ البيزنطي دوكاس- وكان معاصرًا للحادثة- للقول:" إنها لمعجزة لم يسمع أحد بمثلها من قبل ولم ير أحد مثلها من قبل"[34].

لقد كانت الكارثة كبيرة؛ لأن العاصمة أصبحت مهددة من كافة الجوانب، وكانت الأسوار من هذه الناحية البحرية رديئة ولم يكن يعتمد عليها؛ لأنه كان من المستبعد جدًّا أن يهبط أسطول معادٍ إلى القرن الذهبي، وهكذا أصبحت العاصمة لأول مرة مهددة من البر والبحر على السواء.

استمر القصف والهجوم وتداعت الأسوار في أكثر من مكان، ومنعًا لمزيد من سفك الدماء بين المهاجمين والمدافعين على السواء بعث السلطان محمد الثاني رسولاً إلى الإمبراطور قسطنطين باليولوج يدعوه إلى تسليم العاصمة سلمًا حقنًا للدماء، وللإمبراطور أن ينسحب بأمواله وبلاطه إلى المورة باليونان، ويحكمها تحت سيادة السلطان، وألا يصاب سكان العاصمة- بعد دخول الأتراك إليها- بأي أذى، ولكن الإمبراطور- بتحريض من الجنويين- رفض هذا العرض[35].

وفي 26 مايو أراد ملك المجر أن يضغط على السلطان محمد وهو في هذا الوقت الحرج، فأرسل يقول له إنه في حالة عدم توصل العثمانيين إلى اتفاق مع

([34]) عبد العزيز نوار: المرجع السابق، ص25؛ Holt, op. cit., p. 27

([35]) نفسه: ص ص 25، 26.

الإمبراطور البيزنطي فإنه– أي ملك المجر– سيقود حملة أوربية لسحق العثمانيين، ولم تغير هذه الرسالة شيئًا؛ وإن كان محمد الثاني قد ثأر من ملك المجر بعد ذلك.

وبعد صلاة فجر يوم 29 مايو استطاعت المدافع إحداث فتحة في الأسوار، ثم اجتاز الجنود العثمانيون الخنادق المحفورة حول القسطنطينية، ومن ثم اعتلوا سلالم الأسوار، وبدأ الجنود يتدفقون على ثلاث موجات، اشتركت الإنكشارية في الثالثة منها، فاضطر قسطنطين أن يدفع بقواته الاحتياطية التي كانت مرابطة بجوار كنيسة الحواريين لتدخل المعركة، وما لبث أن أطلق جندي عثماني سهمه فأصاب القائد جوستنياني إصابة بالغة، فانسحب من ميدان المعركة رغم توسلات الإمبراطور له؛ لأن جوستنياني كان له دور كبير في الدفاع عن المدينة[36].

وكان أول شهداء العثمانيين الأمير ولي الدين سليمان الذي رفع العلم العثماني على أسوار المدينة البيزنطية العريقة، وعند استشهاده أسرع 18 جنديًا عثمانيًا إليه لحماية العلم من السقوط، واستطاعوا حمايته حتى واصل بقية الجنود تدافعهم على الأسوار، وثبت العلم تمامًا على الأسوار بعد أن استشهد الثمانية عشر جنديًا. وتزامن مع ذلك تدفق الجنود العثمانيين إلى المدينة عبر الفتحات التي أحدثتها المدفعية في الأسوار، وعن طريق تسلق السلالم التي أقاموها على أسوار المدينة، واستطاع جنود آخرون فتح بعض أبواب القسطنطينية، بينما نجح آخرون في التحكم في سلسلة مدخل الخليج وفتحوها، وبالتالي انطلق الأسطول العثماني إلى الخليج وبعد ذلك إلى المدينة نفسها، وساد الذعر البيزنطيين وكان قد قتل من قتل وهرب من استطاع إلى ذلك سبيلاً. وقتل الإمبراطور قسطنطين باليولوج الذي كان رائعًا حقًّا في دفاعه عن عرشه ودينه، ويكفيه فخرًا أنه قتل إبان المعركة الأخيرة للدفاع عن هذه المدينة المقدسة[37].

([36]) Holt: Loc. Cit.

([37]) عبد العزيز نوار: المرجع السابق، ص26–27.

وقد دخل السلطان محمد الثاني الذي أصبح يعرف بمحمد الفاتح عاصمة الإمبراطورية المنهارة في موكب رسمي يوم 30 مايو 1453م، وتوجه إلى كنيسة آيا صوفيا ليشكر الله على ما حققه على يديه من انتصار للإسلام، وليحول هذه الكنيسة إلى جامع على أن تصلي فيه أول جمعة بعد الفتح (كان الفتح يوم ثلاثاء).

أعمال السلطان محمد الثاني (الفاتح) في القسطنطينية :

عقب فتح القسطنطينية في يوم 29 مايو 1453م استبدل السلطان محمد باسمها إستانبول، وتطلق بعض المراجع عليها اسم إسلامبول، وأحيانًا إستامبول. ولا يخفى المغزى الديني لهذا الاسم الذي أطلقه السلطان على عاصمة دينية وسياسية ظلت قرونًا مقرًّا للكنيسة الشرقية الأرثوذكسية– اليونانية– تهفو إليها قلوب الملايين من أتباع هذه الكنيسة، كما كانت عاصمة سياسية للدولة الرومانية الشرقية منذ أن أنشأها الإمبراطور قسطنطين الكبير عام 330م، وظلت القسطنطينية قلعة منيعة صمدت في وجه المسلمين الأوائل، حتى استولى العثمانيون عليها، ولم يشأ السلطان محمد الفاتح أن يطلق اسمه أو اسم أحد من أسلافه على هذه المدينة، ولكنه اكتفى بتغيير اسمها وجعله اسمًا إسلاميًّا، وقنع بنقل عاصمة دولته إليها. وهذان التغييران كانا أبلغ من أي تغيير آخر[38].

وقام السلطان الفاتح بإطلاق سراح الأسرى نظير مقابل مادي قليل، وأسكن الأسرى الذين كانوا من نصيبه في الغنائم المنازل الواقعة على ساحل الخليج، وعندما أبيحت القسطنطينية للجنود ثلاثة أيام عقب الفتح، كان هذا الإذن مقتصرًا على النواحي الاقتصادية، فلم تغتصب امرأة، ولم يُمسّ شيخ عجوز ولا طفل ولا راهب بأذى، ولم تهدم كنيسة ولا صومعة ولا دير ولا بيعة، مع أن المدينة أُخذت

([38]) نفسه: ص ص 27، 28.

بالحرب ورفضت التسليم. وفي وقفيات السلطان محمد الفاتح بنود كثيرة تنص على الإبقاء على الأديرة مثل جوكاليجا وآيا وليبس وكيراماتو والكس في يد البيزنطيين، واعترف لليهود بملكيتهم لبِيَعهم كاملة، وأنعم بالعطايا على الحاخام موسى كابسالي[39].

واستدعى الفاتح أسقف بروسة الأرمني؛ ليقيم في إستانبول بطريركًا للأرمن يتمتع بذات الحقوق المقررة لبطريرك الكنيسة الأرثوذكسية اليونانية، وأعطى للأرثوذكس حق انتخاب رئيس لهم يمثلهم ويشرف على شئونهم، وأصبح "جناديوس" أول بطريرك لهم بعد الفتح العثماني للقسطنطينية[40].

وكانت القسطنطينية مركزًا لجاليات مسيحية متعددة، فقد كان هناك حي غِلطة الذي يسكنه الجنويون، وحي الفنار ويسكنه الإغريق، وحي آخر للبنادقة وهكذا. ولقد أخذ السلطان محمد في تنظيم المدينة، فأعطى لكل جالية الحكم الذاتي في المسائل الدينية، وهو ما يعرف بنظام الملل؛ حيث كانت الدولة العثمانية منذ نشأتها متعددة القوميات والديانات، ولكنها لم تكن تعترف بالقوميات المتعددة لرعاياها ولا تميز بينهم على أساسها؛ إنما كانت تلتزم بأحكام الشريعة الإسلامية في معاملة رعاياها غير المسلمين باعتبارهم أهل ذمة؛ ولذلك أقامت نظام الملل لغير المسلمين، الذي اعترفت بموجبه لهم بكيانات دينية لها رئاستها التي أناطت بها تنظيم شئونهم[41]. وقد بدأت الدولة العثمانية في تنفيذ نظام الملل رسميًّا عام 1454م، وهو العام التالي لفتح القسطنطينية.

وكان من أنشط الجاليات في القسطنطينية "الفنارية"، وهم من عنصر إغريقي اشتهر بمهارته في شئون التجارة والإدارة ومعرفة واسعة باللغات الأجنبية وبشئون

([39]) نفسه: ص ص 28، 29.

([40]) جمال كمال محمود: الأرمن في مصر في العصر العثماني، رسالة دكتوراه غير منشورة، قسم التاريخ، آداب القاهرة 2005، ص10.

([41]) فؤاد حسن حافظ: تاريخ الشعب الأرمني من البداية حتى اليوم، القاهرة 1986، ص186.

البحـر، واسـتخدمهم العثمـانيون فـي إدارة الدولـة وفـي أسـطولها البحـري، بـل استخدموهم أيضًا في علاقة الدولة الخارجية بالدول الأوروبية، حتى عظم شأنهم في الدولة في القرن الثامن عشر. كما عمل السلطان محمد على تعمير المدينة ببناء المدارس والمساجد والوكالات، وكان من أشهر أبنيته المسجد الذي شيده فوق قبر الصحابي أبي أيوب الأنصاري الذي قتل أثناء حصار المسلمين للقسطنطينية في عهد الأمويين، كما حول كنيسة آياصوفيا إلى مسجد.

فتوحات محمد الفاتح في البلقان بعد فتح القسطنطينية :

كان لفتح القسطنطينية رد فعل كبير في الشرق والغرب على السواء؛ فقد فرحت القاهرة بهذا النبأ، كما رحبت مكة بالنصر الإسلامي الكبير، أما في الغرب فنجد أن بعض أمراء البلقان- مثل برانكوفتش أمير الصرب- يُضطر لإعلان الخضوع للسلطان، وكان في نفس الوقت مستعدًّا لنقض هذه التبعية إذا وجد من يشجعه على ذلك، وشاركه إسكندر في ألبانيا نفس التفكير. أما أمراء ولاشيا وملدافيا (الأفلاق والبغدان) فقد قبلوا السيادة العثمانية غير المباشرة نكاية في خصمهم التقليدي المجر، ولكنهم كانوا لا يتورعون عن استخدام المجر وبولندا ضد الدولة العثمانية كلما واتتهم الفرصة. وفي المورة قبل شقيق الإمبراطور قسطنطين باليولوج التبعية للسلطان، وقبل حاكما خيوس ولسبوس الجنويان دفع الجزية السنوية للسلطان. وتابع السلطان الفاتح مساعيه السلمية وتحركاته الدبلوماسية في البلاد المعادية للدولة العثمانية، فعقد معاهدة مع جنوة في 18 أبريل 1454م، واتفاقية سلمية مع دوق ناكسوس[42].

لقد كان السلام العثماني في البلقان Pax Ottomana على نسق السلام الروماني Pax Romana ينمّ عن نظر ورغبة في جعل هذه البلاد أرضًا مسالمة

([42]) عبد العزيز نوار: المرجع السابق، ص ص 27، 28.

لا خاضعة فقط، ولم يكن هذا السلام قائمًا على أساس الدبلوماسية فقط، وإنما كان سلامًا مفروضًا يمنع– إلى حين– قوى البلقان من أن تصبح شوكة خطرة في جنب الدولة العثمانية، وأي من هذين السلامين يفرض الخضوع والاستسلام[43].

وإذا بدأنا برصد التعامل العثماني العسكري مع هذه القوى المناهضة له نجد أن الصرب كانت تقع بين ممتلكات السلطان الفاتح من ناحية والمجر تحت قيادة المقاتل هونيادي من ناحية أخرى، وأصر الفاتح على أن تكون له وحده السيادة على الصرب؛ لأن أي أمير مسيحي في هذه البلاد لن يتوانى عن التعاون مع القوى المسيحية في تحالف هجومي ضد الدولة العثمانية، ولهذا شرع محمد الثاني (الفاتح) في فرض سيادته كاملة على الصرب، بينما التجأ برانكوفيتش إلى هونيادي، وتعاونا معًا في مقاومة ناجحة في أول الأمر ضد الجيوش العثمانية، وكان لديهما أمل في وصول إمدادات صليبية من أوربا الغربية. ولكن أصبح الحديث عن حملات صليبية مجرد دعاية في مختلف البلاد الأوربية، في الوقت الذي كان (محمد الثاني) يستعد لمعركة كبيرة ضد الصرب والمجر، وساعدته الظروف على تحقيق أهدافه بسبب وفاة خصميه الكبيرين: هونيادي- الذي كان قد انتصر في موقعة بلغراد على الأتراك- وبرانكوفيتش في سنة واحدة 1456م، ودبت الفوضى في بلغراد بسبب تنازع ورثة برانكوفيتش فيما بينهم على التركة، الأمر الذي مكن السلطان محمد الفاتح من السيطرة على الصرب في عام 1459م فيما عدا بلغراد التي ظلت تحت يد المجر، وظلت بعيدة عن متناول العثمانيين نحو ستين سنة، حتى سقطت في يد الأتراك في 1521م[44].

وبالنسبة لبلاد البشناق "البوسنة" فقد سقطت في يد الفاتح بسهولة؛ وذلك لوجود جماعة مِلّيّة عرفت باسم بوجميل Bogomile كانت قد تعرضت لاضطهاد

([43]) نفسه: ص 28.

([44]) محمد أنيس: المرجع السابق، ص59؛ Holt, op. cit., p. 33

شديد من رجال الدين الكاثوليك والأرثوذكس على السواء، حتى أصبحت شديدة البغض للمسيحيين متطلعة إلى الأتراك العثمانيين؛ لأنهم يستطيعون أن يقتصوا لهم من خصومهم ليس هذا فحسب، بل إن مبادئ هذه الجماعة كانت تلتقي مع الإسلام في أشياء كثيرة. وبعد أن سيطر العثمانيون على البوسنة دخلت هذه الجماعة وأعداد كبيرة من الشعب في الدين الإسلامي، كما دخل عدد كبير جدًّا من النبلاء وأتباعهم في الإسلام، فاحتفظوا بامتيازاتهم وأملاكهم، وظل بقية البوسنة مسيحيًّا وكان موزعًا بين المذهبين المتنازعين الأرثوذكس والكاثوليك[45].

وفيما يتعلق بألبانيا، فقد تأثرت بالحضارة الإسلامية، وتفقه بعض مثقفيها في الدين الإسلامي، ومنهم جورج كاستريوتا– ابن أحد أمراء ألبانيا– الذي درس الدين الإسلامي، وأعلن إسلامه عندما كان رهينة في بلاط السلطان مراد الثاني، وترقى هناك، وأصبح يعرف باسم إسكندر بك. وفي ذات الوقت كانت ألبانيا مجالاً حيويًّا للبندقية، وكانت الدولة العثمانية تعمل على القضاء على النفوذ البندقي، بل والسيطرة على ألبانيا، ومعنى ذلك إغلاق مجال هام لنشاط البندقية وتهديدًا استراتيجيًّا لها[46].

وأرسلت البندقية رسولاً إلى أوزون حسن ابتغاء عقد تحالف معه ضد العثمانيين. وفي سنة 1471م رجع الرسول إلى البندقية بصحبة سفير تركماني. وفي السنة نفسها بعث البنادقة سفيرًا إلى فارس صحبة سفير أوزون حسن وستة مدافع ضخمة وستمائة بندقية وعتاد حربي، ويحرسها مائتان من القناصة مع ضباطهم، ولكن توقفوا عن متابعة السير عند قبرص؛ بسبب الاضطراب الذي كان سائدًا في البحر المتوسط نتيجة للنزاع بين البندقية والدولة العثمانية. وفي سنة 1472م وجه أوزون حسن جيشًا من ديار بكر إلى الأراضي العثمانية، وبعد تبادل

([45]) عبد العزيز نوار: المرجع السابق، ص ص28، 29.

([46]) نفسه.

مذكرات بين العثمانيين والتركمان تزايدت لهجتها شدة وعنفًا مع الأيام، لم ير السلطان محمد بدًّا من أن يقصد بنفسه إلى آسيا الصغرى في عام 1473م، وفي أعالي الفرات التقى الجيشان، ودارت الدائرة على جيوش أوزون حسن، ولكن السلطان محمد لم يتعقب أوزون بسبب مصاعب المسالك والطرق. وسعى البنادقة إلى إغراء أوزون حسن بشنّ هجوم جديد على العثمانيين، ولكن دون جدوى؛ فقد شغل أوزون حسن بإخماد ثورة أخيه وابنه، ثم بتنظيم شئون الدولة في فارس والعراق من جديد، حتى توفي عام 1478م، فانهارت دولته من أساسها شأن كل الدول البربرية الأخرى[47].

وبموت أوزون حسن لم يكن من مصلحة البنادقة إلا أن يعقدوا صلحًا مع السلطان، وتم ذلك في 26 يناير 1479م، وهو الصلح الذي جعل اليد العليا للعثمانيين في ألبانيا والمورة، ودفعت البندقية مبلغًا كبيرًا من المال في مقابل حقها في المتاجرة في الليفانت[48]، وفي إقامة قنصل لها في غلطة.

لقد أطلق الصلح العثماني البندقي يد الجيش العثماني للعمل في المورة، فاستولى على زنتة Zante وسان موري Sainte Maure، وحاولت قوات عثمانية النزول إلى الساحل الإيطالي عند أوترانت Otrante، ولكن لم يكن ذلك سوى هجوم عاصف غير مستقر. وكما تعرضت مصالح البنادقة للخطر من قبل تعرضت كذلك مصالح الجنويين؛ بسبب ذلك النمو العثماني، حيث كان الجنويون مسيطرين على اقتصاديات القرم بواسطة ميناء كافا؛ ولذلك استنجد زعماء المسلمين في القرم بالسلطان الفاتح الذي استولى على الميناء، وقضى نهائيًّا على الوجود الجنوي فيه، ولكن ظل الاتصال غير مباشر بين الممتلكات العثمانية في البلقان

([47]) محمد أنيس: المرجع السابق، ص ص60، 61.

([48]) تمثل الليفانت Levant الحوض الشرقي للبحر المتوسط، وقد لعب البنادقة دورًا مهمًّا داخل الدولة العثمانية بعد ذلك خاصة في مصر. انظر: جمال كمال محمود: حارة البنادقة بالقاهرة في العصر العثماني، بحث ضمن أبحاث رؤى في التاريخ الحديث والمعاصر، مهداة إلى الدكتور/ لطيفة سالم، الهيئة المصرية العامة للكتاب، القاهرة 2012.

وخانية القرم حتى تمكن بايزيد الثاني– خليفة محمد الفاتح– من التوسع على حساب ملدافيا بالتعاون مع خان القرم، وأمكن بذلك الاستيلاء على أكرمان في 1484م التي ربطت بين الحليفين، والتي مكنت العثمانيين بعد ذلك من إرسال الحملات إلى بولندا[49].

ومهما يكن من أمر فقد نجح السلطان محمد الثاني "الفاتح" في توسيع حدود الدولة في شرق أوربا، فضلاً عن حصول الدولة العثمانية على اليد العليا في ولاشيا وملدافيا وفي القرم، كما قضى على الكثير من الجيوب التي كانت بمثابة أشواك في جنب الدولة العثمانية، وكانت فتوحات السلطان محمد الفاتح- رغم أنها كانت في أرض معادية غير إسلامية، وبرغم أن البلقان ظل مسيحيًّا في غالبيته العظمى، فقد ظل تحت الحكم العثماني حتى مؤتمر برلين 1878م[50].

وكانت جهود محمد الفاتح- ومن قبله سلاطين الأتراك- مركزة على الجهاد في البلقان، وكذلك كان خليفته بايزيد الثاني. بينما كانت أراجون وقشتالة (بزعامة فرديناند وإيزابيلا) تشنّان حربًا لتصفية الوجود الإسلامي في الأندلس، وعندما توالت الاستنجادات على بايزيد لم يفعل سوى إرسال أسطول؛ ليروّع السواحل الإسبانية دون أن يمنع ذلك سقوط غرناطة بشكل مأسوي مشابه لذلك الذي حدث للقسطنطينية قبلها. وقد رد فرديناند بالمثل على الدولة العثمانية في 1501م بأن أرسل أسطولاً إسبانيًّا روَّع السواحل العثمانية– البلقانية ثم عاد.

ووقع الخلاف بين بايزيد الثاني وابنه سليم وانتهى بالحرب بينهما، ولكن بايزيد هزم ابنه (سليم) في 1511م؛ ما اضطره إلى الفرار إلى خان القرم، وانتهى الأمر بانضمام الإنكشارية لسليم؛ حيث استقبلوه استقبالاً حافلاً، ثم أكره سليم أباه على التنازل له عن الحكم، لتبدأ الدولة العثمانية

---

(49) للمزيد من المعلومات، انظر: محمد أنيس: المرجع السابق، ص ص79، 80.

(50) عبد العزيز نوار: المرجع السابق، ص ص 29، 30.

مرحلة جديدة، وهي التوجه إلى الشرق حيث كادت الفتوحات في الغرب تتوقف.

المهم أن الدولة العثمانية اتجهت إلى الجبهة الشرقية لأسباب ليس هنا مجال الحديث عنها، وما يهمنا هو امتداد السيادة العثمانية على البحر المتوسط عقب الفتوحات العثمانية للبلاد العربية، حيث نجح العثمانيون في إنزال الهزيمة بالصفويين في موقعة جالديران سنة 1514م، وواصلوا انتصاراتهم في هذه المرحلة بإنزال هزيمة كبيرة بالمماليك في الشام في مرج دابق عام 1516م، وهو ما شجعهم على مواصلة فتوحاتهم، فحققوا انتصارًا كبيرًا كذلك على المماليك في مصر في الريدانية عام 1517م[51].

نشأة البحرية العثمانية :

ومن الواجب عند الحديث عن امتداد الفتوحات العثمانية للبحر المتوسط الإشارة للبحرية العثمانية قبل القرن السادس عشر.

يرى بعض المؤرخين أن الدولة العثمانية قد اعتمدت في بداية نشأتها على القوة البرية؛ نظرًا لتحكم الموقع الجغرافي فيها– منطقة الأناضول[52]، ولم ترث– كما يرى البعض الآخر– تقاليد بحرية عن مواطنها الأصلية في السهوب الآسيوية، وكانت تعتمد في عمليات التوسع على استئجار السفن اليونانية؛ غير أن المواجهات مع الإمبراطورية البيزنطية وجمهوريتي البندقية وجنوة في البحر المتوسط كان دافعًا وحافزًا للدولة العثمانية للتفكير في إنشاء وتطوير قوتها البحرية، أو كما

(51) جمال كمال محمود: القرصنة في البحر المتوسط في العصر العثماني، دراسة تاريخية وثائقية، الهيئة المصرية العامة للكتاب، القاهرة 2015، ص ص47، 48.

(52) محمد أنيس: الدولة العثمانية، المرجع السابق، ص81.

يقول المستشرق الألماني كارل بروكلمان:" إن انتصار البنادقة على العثمانيين في غاليبولي سنة 1416م هو الذي حملهم جديًّا على التفكير في إنشاء أسطول بحري"[53]، وهو ما يعني أن العثمانيين أعادوا النظر في إستراتيجيتهم العسكرية، خاصة على المستوى البحري بشكل يجعل القوات البحرية ذات أولوية سياسية وخيارًا استراتيجيًّا في مواجهة الخصوم السياسيين، وهذا ما نلمسه في رواية المؤرخ التركي إسماعيل سهرنك الذي يقول:" وقصد المرحوم الأمير سليمان باشا ابن السلطان أورخان عبور مضيق الدردنيل لمد فتوحاته في بر الرومللي لم يجد واسطًا للعبور إلا بعمل رواسي وعبر بها إلى الضفة الأخرى في المكان المدعو أيدنجق أو أبيدوس. وبعد أن أخضع قسمًا عظيمًا من بلاد الرومللي، عاد ثانيًا وأبقى تلك الصلات في مضيق جنف قلعة. وذلك هو ابتداء أمر البحارة في الدولة العثمانية"[54].

وطبقًا لإسماعيل سهرنك فإن بداية العمل الجدّي لإنشاء القوة البحرية العثمانية انطلق مع مراد الثاني عندما قرر فتح القسطنطينية، وبالتالي فإن بداية الإستراتيجية البحرية العثمانية في البحر المتوسط تعود إلى تلك الفترة، حيث يذكر سهرنك " ولما صممتت الدولة على مهاجمة القسطنطينية مدة السلطان مراد، رأت أن المهاجمة برًّا غير كافية بمفردها بل من اللزوم وجود أساطيل لذلك. فأخذ يشيد السفن ويجعل له أسطولاً في غاليبولي "[55].

ويشير البعض إلى أن أول أسطول عثماني عرف طريقه إلى البحر كان على عهد بايزيد الأول 1389-1402م بمدينة غاليبولي الساحلية[56]، وأصبحت الحاجة

([53]) كارل بروكلمان: تاريخ الشعوب الإسلامية، الأتراك العثمانيون وحضارتهم، ترجمة نبيه أمين فارس ومنير البعلبكي، دار العلم للملايين، ج3، ط1، بيروت، 1949، ص88.

([54]) إسماعيل سرهنك: حقائق الأخبار عن دول البحار، ج1، المطبعة الأميرية، بولاق، مصر (د.ت)، ص456.

([55]) نفسه: ص18.

([56]) أحمد فؤاد متولي: البحرية العثمانية والبرتغالية في القرن العاشر الهجري/السادس عشر الميلادي في ضوء الوثائق التركية، بحث ضمن أبحاث مجلة كلية العلوم الاجتماعية، العدد الرابع 1980، ص380.

ماسّة عقب هزيمة العثمانيين أمام البنادقة– كما ذكرنا– حيث تمكن البنادقة من بسط سيطرتهم على الأملاك العثمانية على ساحل شبه جزيرة البلقان، وتمكنوا بالتالي من قطع الدعم اللوجيستي للقوات العثمانية بالبلقان.

وفي عهد محمد الفاتح 1451–1481م أبدى اهتمامًا كبيرًا بالبحرية العثمانية، حيث اتخذ من ميناء غاليبولي مركزًا للأسطول العثماني، ووصل تعداده عند حصار القسطنطينية 76 سفينة وزورقًا حربيًّا[57].

وكان لزامًا على العثمانيين-لكي يمدوا نفوذهم إلى البحر المتوسط- أن يحاربوا البنادقة والجنويين وحليفهم التقليدي فرسان القديس يوحنا، بالإضافة إلى الإسبان. وقد نجحوا في مد سلطانهم إلى قرب فيينا في الغرب[58].

وخلال حكم السلطان بايزيد الثاني 1481–1512م أراد الاهتمام بالبحرية العثمانية في البحر المتوسط بهدف خدمة فتوحاته في جزر البلقان، وهو ما أدى إلى تحول الدولة العثمانية في عهده إلى قوة بحرية عظيمة، حيث يذكر البعض ما نصه:" بدأت عناية الدولة بالبحرية عناية تستحق الاعتبار منذ عصر بايزيد الثاني "[59]. بيد أن إنجازاته البحرية لم تقف عند هذا الحد، بل تذكر الإحصائيات أن الأسطول العثماني على عهد بايزيد وصل إلى 300 سفينة و70 ألف مقاتل بحري. كما أنه أنشأ هيئة بحرية يترأسها قبودان باشا، بحيث كان يتميز بخبرته وتجربته البحرية، خاصة في البحر المتوسط وبحر إيجة والبحر الإدرياتيكي[60].

وقد ساعدت عوامل كثيرة في وصول البحرية العثمانية إلى أوجها، مثلها مثل الدولة العثمانية ذاتها، في عصر السلطان سليمان القانوني؛ إذ أعلنت القوى البحرية

([57]) جمال كمال محمود: القرصنة، المرجع السابق، ص49.

([58]) نفسه.

([59]) محمد عبد اللطيف البحراوي: فتح العثمانيين عدن وانتقال التوازن الدولي من البر إلى البحر، دار التراث، ط1، القاهرة 1979، ص95.

([60]) جمال كمال محمود: القرصنة، المرجع السابق، ص50.

بسواحل شمال إفريقيا تبعيتها للدولة العثمانية، وهو ما جعلها تتحمل مسئولية الدفاع عن هذه المناطق من الغزو الإسباني.

ومن الواجب الترجمة لبعض رجال البحر العثمانيين الذين كان لهم دور مهم في إقامة صرح عظمة البحرية العثمانية في تلك الفترة، وسنختار بعض الأسماء، ولكننا سنركز على بيري رئيس 1470–1554م. لقد كان بيري من أعظم أمراء البحر أمثال: بوراك رئيس، وكمال رئيس، ومصلح الدين رئيس، وبرباروس خير الدين، وتورغوت، وقلج.....إلخ، والذين أحرزوا في نهاية القرن الخامس عشر وخلال القرن السادس عشر انتصارات رائعة للأسطول العثماني، وأرسوا بذلك دعائم القوة البحرية العثمانية وحافظوا عليها[61].

لا يوجد تاريخ معروف على وجه الدقة لميلاد بيري رئيس، وإن رأى البعض أنه ولد ما بين 1465 و1470م. ولد بيري في مدينة غاليبولي الواقعة في شبه جزيرة غاليبولي على بحر مرمرة، والتي كانت تستخدم كقاعدة بحرية في ذلك الوقت. واسمه محيي الدين بيري، ووالده هو حاجي محمد، وعمه هو أمير البحر المشهور آنذاك كمال رئيس. ويذكر أحد المؤرخين عن أبناء غاليبولي " إن أبناء غاليبولي أمضوا حياتهم في البحر كالتماسيح، وكانت أسرّتهم القوارب، وهدهدتهم البحر والسفن ليلاً ونهارًا "**[62]**.

كان الصبي التركي بيري ينام وصوت أمواج البحر في أذنيه. لقد عاش سبع سنوات من حياته في مدينته الأم، وتلقى تعليمه الأوّلي في البيت وكذلك التعليم الابتدائي. وعقب بلوغه الثانية عشرة من عمره التحق بطاقم عمه كمال رئيس. ولم يعد هذا الشاب التركي بعد ذلك مجهولاً غير معروف، بل أصبح ذلك المراقب ذا اهتمام كبير وبطل البحار الذي سيذكره التاريخ.

([61]) نفسه.

([62]) نفسه: ص 51.

بدأ بيري عمله تحت إشراف عمه كمال. وقد اشترك في كل العمليات البحرية لفترة أربع عشرة سنة دون انقطاع. وأمضى كمال– عم بيري– هذه السنوات الأولى من حياته البحرية قرصانًا، كما اقتضت العادة في ذلك الوقت. وعندما أصبح قوة لها اعتبار في البحر، من خلال جهوده الشخصية حظي باعتراف ومكانة رسمية من الحكومة العثمانية ولطاقمه القيم صاحب الخبرة[63].

ويشير البعض إلى أن بيري كان مع كمال قبل عام 1494م في الوقت الذي كان فيه مسلمو غرناطة يطلبون العون من الحكومات التونسية والمصرية والعثمانية. كان كمال يعيش حياة القرصنة، ويستخدم سفنه لنقل هؤلاء المسلمين إلى إفريقية، وشارك بيري في عمليات متعددة في هذه البحار تحت إشراف عمه كمال، وحارب معه لمدة ست سنوات القراصنة المتواجدين حول العديد من جزر البحر المتوسط الذين كانوا يستولون على السفن، وكان هؤلاء يقضون الشتاء في مرافئهم المفضلة إذا كان الطقس سيئًا. وقضى بيري فترة طويلة على طول الساحل الإفريقي في الجزائر وتونس وبونة، وكوّن علاقات حميمة مع السكان هناك، حيث كانوا يستقبلونه بحرارة خلال قضائه شهور الشتاء في ميناء بونة 1490–1491م. وقد شارك البحارة في معركة خاضوها بقيادة كمال رئيس ضد صقلية وسردينيا وكورسيكا[64].

لقد دعا بايزيد الثاني كمال رئيس ليشارك في الأسطول الرسمي للدولة العثمانية، وكذلك فعل مع بيري رئيس وقره حسن ليساعداه. وكان هؤلاء ذوي خبرة وتدريب ومعرفة جيدة بالبحار. وقد شارك بيري رئيس مع قوات كهذه في عمليات البحر المتوسط، وتحت إشراف كمال رئيس.

([63]) نفسه: ص52، 53.

([64]) سيأتي الحديث مفصلاً عن موقف الدولة العثمانية من القرصنة في الفصل الرابع من هذا الكتاب.

كانت باكورة أعمال بيري بالنسبة للعمليات البحرية ما بين عامي 1499 و1500م؛ وكان كمال رئيسًا لأركان البحرية لأسطول التابعية الأميرية العليا للقوات البحرية العثمانية كلها. وقد مُنح بيري الإمارة الرسمية على بعض السفن في هذا الأسطول، وكانت خدمته في المعارك ضد البنادقة واضحة، وذلك بين عامي 1500 و1502م. وكان لانتصارات هؤلاء البحارة أثرها فيما حققته الدولة العثمانية من مزايا في معاهدة البندقية عام 1502م. وظل بيري يعمل أمير بحر في الأسطول، وبعد موت عمه كمال في معركة بحرية فقدَ سنده الكبير. ولأسباب غير معروفة لم يكن بيري مشاركًا في تلك المعركة، وحزن لموت عمه حزنًا شديدًا؛ حيث لعب العم دورًا كبيرًا في صقله بالخبرة والمعرفة اللتين حققتا له المكانة والشهرة[65].

وبعد موت عمه ترك بيري البحر، وبدأ يعمل على أول خارطة للعالم في غاليبولي، وإن عاد بعد ذلك وكلف بقيادة عدة سفن في الحملة العثمانية على المماليك في مصر. وتحت إمارة جعفر بك انطلق الأسطول إلى الإسكندرية، وأبحر بيري بجزء من هذا الأسطول إلى القاهرة عن طريق النيل، ورسم بعد ذلك خارطة عن هذه المنطقة، وسجل معلومات مفصلة عنها. لقد كان بيري أعظم علماء عصره في الملاحة حتى مات عام 1554م عن عمر يناهز 84 عامًا[66].

كانت تلك لمحة سريعة لأحد أهم رجال البحرية العثمانية في نهاية القرن الخامس عشر والنصف الأول من القرن السادس عشر.

إنجازات البحرية العثمانية في البحر المتوسط في القرن السادس عشر:

بدأت البحرية العثمانية إنجازاتها الكبيرة مع تولي السلطان سليم الأول الحكم 1512–1520م؛ إذ نجح في بسط نفوذ الدولة على البحر المتوسط، وأنشأ ترسانة

([65]) جمال كمال محمود: القرصنة، المرجع السابق، ص 52.

([66]) نفسه: ص ص 52، 53.

بحرية، وأصبح الإشراف على القوات البحرية العثمانية من العاصمة إستانبول بعد أن كانت تتم من قبل من غاليبولي. وقد قام ببناء مائتي سفينة كبيرة، واستطاع أن يفرض على البندقية– وهي خلال تلك الفترة أكبر قوة بحرية– اتفاقية بموجبها كان من حق الأسطول العثماني الدخول إلى موانئ البندقية والتزود بالمؤن عند الضرورة[67].

لقد أصبحت البحرية العثمانية على حد قول سهرنك:" معادلة لقوة البنادقة وإسبانيا معًا "[68]. وازداد الأسطول العثماني قوة على عهد السلطان سليمان القانوني بعد توسعاته غرب البحر المتوسط على حساب البندقية وإسبانيا وجنوة، وبعد القضاء على قراصنة جزيرة رودس الذين كانوا يضايقون السفن العثمانية الحربية والتجارية. وعلى ذلك يعتبر البعض أن اهتمام سليمان القانوني بالبحر المتوسط أسفر عن توفير الحماية لسواحل شمال إفريقيا وقواعدها كالجزائر وطرابلس الغرب، وكانت إسبانيا تسعى بكل جهد لاستعادتها[69]، وكان السلطان سليمان القانوني يشرف بنفسه على صناعة السفن وتنظيمها وتجهيزها.

لقد أدى تحول الدولة العثمانية من دولة برية إلى دولة بحرية إلى تحويل البحر ليصبح عنصرًا فعّالاً في توسعاتها ومواجهاتها مع القوى الأوربية المسيحية، وبذلك استطاعت أن تحقق الكثير من الأهداف التي كان من المستحيل تحقيقها عبر البر، وأن العمليات العسكرية والبحرية كانت تدعم كلها هذا الاتجاه؛ ولذلك سنحاول الحديث عن إنجازات البحرية العثمانية في البحر المتوسط تبعًا للتسلسل التاريخي من الأقدم إلى الأحدث، أو ما يمكن أن نسميه الفتوحات العثمانية في البحر المتوسط.

([67]) محمد أنيس: الدولة العثمانية: المرجع السابق، ص 83.

([68]) إسماعيل سرهنك: المرجع السابق، ص528.

([69]) محمد فريد بك: تاريخ الدولة العلية العثمانية، ط1، القاهرة (د.ت)، ص97.

كان السلطان سليم 918-926هـ/1512-1520م أول من تطلع لأن يكون البحر المتوسط الطريق البديل للربط بين الدولة العثمانية وولاياتها الجديدة في الشرق وبخاصة مصر؛ ففي الوقت الذي كانت الجيوش العثمانية تتجه برًّا إلى مصر عبر شبه جزيرة سيناء كانت الأوامر قد وصلت إلى إستانبول لإعداد الأسطول العثماني وتوجيهه إلى سواحل الإسكندرية لأول مرة[70].

فتح جزيرة رودس 1522م :

كانت جزيرة رودس تعد من أخطر الثغور المسيحية بالبحر المتوسط، بل إن شئت فقل قاعدة متقدمة بشرق البحر المتوسط، وتشير المصادر التاريخية إلى أن سكان هذه الجزيرة اشتهروا بأعمال القرصنة ضد السفن الإسلامية "كانت جزيرة رودس تابعة لسلطة البابا، وكانت مجمعًا للقرصان يتسلطون على طرق البحر وسلب أموال المارين من التجار والحجاج"، كما نظموا حملات ضد سواحل الشام ومصر[71].

ولما تولى السلطان سليمان القانوني 926هـ/1520م، وقام أمراء رودس بتقديم المساعدات من أسلحة ومعدات ومدفعية إلى جان بردي الغزالي الذي كان قد أعلن عصيانه في الشام 927هـ/1521م؛ فقد أدرك السلطان ضرورة السيطرة على هذه الجزيرة لتثبيت الحكم العثماني في الولايات المفتوحة حديثًا، ولتوفير الأمن للحركة الملاحية بين مصر وحاضرة الدولة العثمانية، وبدأ يعد لذلك، وجرد حملة كبيرة لفتح رودس، وكان لمصر دور مهم في هذا الأمر؛ فبعد مرور أسبوع واحد من بدء حصار الأسطول العثماني للجزيرة، صدرت الأوامر لمجموعة من سفن الأسطول المحملة بالنحاس بالتوجه إلى مصر وإحضار 24 سفينة محملة بالبارود

(70) جمال كمال محمود، القرصنة، المرجع السابق، ص53.

(71) سيد محمد السيد: الإسكندرية ومكانتها الإستراتيجية في العصر العثماني، مكتبة الآداب، القاهرة 2006، ص62.

والقذائف، وانضمت هذه السفن تحت قيادة بالي بك– أحد الأمراء في مصر– إلى القوات المحاصرة لرودس[72].

وقد تكونت الحملة من 300 سفينة حربية، و400 سفينة نقل، وعلى متنها 10.000 مقاتل[73]. وعندما طلب السلطان سليمان جنودًا من مصر لحملة رودس، اختار خايربك 43 أميرًا و800 مملوك، وعين عليهم داواداره قائدًا؛ كما أرسل معهم 700 فرد من جنود المناوبة العثمانيين الموجودين بمصر تحت إمرة كتخداه، وصرف لكل فرد فيهم علوفة أربعة أشهر، وعين لهم أكثر من عشرين سفينة لنقلهم مع احتياجاتهم الأخرى[74]، وعندما عاد الكتخدا من رودس، وأخبر خايربك بمعاناة الجنود من قلة المؤن، أسرع خايربك بتجهيز مؤنة كبيرة اشتملت على 3.000 إردب حنطة و500 حمل دقيق، و500 إردب أرز، ومقادير أخرى من الحمص والبسلا والبصل وغيرها وأرسلها إلى رودس[75].

لقد فرض العثمانيون حصارهم على جزيرة رودس لمدة سبعة أشهر، لم يكن أمام أهلها سوى الاستسلام، فغادروا الجزيرة إلى مالطة بعد أن سمح لهم السلطان سليمان القانوني بأخذ ممتلكاتهم معهم[76].

فتح جزيرة كورفوز 1538م :

نظرًا لأهمية تلك الجزيرة الإستراتيجية في البحر المتوسط، قرر خير الدين[77] مهاجمتها من خلال حملة تتكون من 140 سفينة و500 مقاتل، بالإضافة إلى

---

(72) نفسه: ص ص63، 64؛ انظر: خريطة "3".

(73) جمال كمال محمود: القرصنة، المرجع السابق، ص54.

(74) ابن إياس: بدائع الزهور في وقائع الدهور، تحقيق محمد مصطفى زيادة، الهيئة المصرية العامة للكتاب، القاهرة 82–1984، ص463.

(75) نفسه : ج5، ص ص476، 477؛ انظر: خريطة "4".

(76) عبد الحميد سليمان: العثمانيون في دمياط، الدورين العسكري والمدني، ضمن كتاب دراسات في تاريخ مصر الاقتصادي والاجتماعي، تحرير كريسيليوس وآخرون، دار الآفاق العربية، القاهرة 1996، ص134.

العديد من القادة و"الرويسا" مثل طورغوت وسنان باشا ومراد الريس وصالح الريس. ورغم عدم تكافؤ القوات العثمانية مع قوات التحالف المدافعة عن الجزيرة فإن استماتة خير الدين والقوات البحرية العثمانية جعلت النصر حليفًا للعثمانيين، وهو الانتصار الذي جعل سليمان القانوني يمنح خير الدين لقب غاز[78]. وقد اعتبر البعض هذا الانتصار الأساس الذي غيّر ميزان القوى في البحر المتوسط لصالح العثمانيين، الأمر الذي مكنهم من السيطرة كليًّا على الجزء الغربي من البحر المتوسط[79]، وهذا يوضح أن العثمانيين يسيرون بخطى ثابتة للسيطرة على البحر المتوسط.

الحملة على تونس 1543م :

ارتبطت الحملة على تونس بصراع الحفصيين على السلطة، وهو ما فتح المجال للعثمانيين للتدخل من خلال الأسطول الذي قاده خير الدين القابودان العام للأسطول العثماني. ومع وصول خير الدين إلى تونس استسلم أهلها دون مقاومة، وهو ما دفع القوى الأوربية بزعامة البابا للهجوم على تونس وانتزاعها من خير الدين[80]. وعقب سقوط تونس في يد الإسبان 1573م أعيد بناء الأسطول العثماني، ونجح سنان باشا في الاستيلاء على تونس، وقضي نهائيًّا على حكم الأسرة الحفصية[81]، وبذلك أعيدت تونس مرة أخرى للسيادة العثمانية.

([77]) سيأتي الحديث عنه مفصلاً في الفصل الرابع من هذا الكتاب الخاص بالقرصنة.

([78]) مؤلف مجهول: غزوات عروج وخير الدين، تصحيح وتعليق نور الدين عبد القادر، المطبعة التعالبية، الجزائر 1934، ص111؛ سعيد أحمد برجاوي: الإمبراطورية العثمانية، تاريخها السياسي والعسكري، الأهلية للنشر والتوزيع، القاهرة، (د.ت)، ص109.

([79]) نيقولاي إيفانوف: الفتح العثماني للأقطار العربية 1516-1574، ترجمة يوسف عطا الله، مراجعة مسعود ظاهر، دار الفارابي، ط1، بيروت 1988، ص113.

([80]) جمال كمال محمود: القرصنة، المرجع السابق، ص55.

([81]) عبد العزيز نوار: المرجع السابق، ص69.

فتح طرابلس 1551م :

في ظل التوسع الأوربي في شمال إفريقيا أراد فرسان القديس يوحنا نقل عاصمتهم إلى مدينة طرابلس بليبيا. وقام خوان دي فيغا عام 1550م باحتلال المهدية، الأمر الذي أدى بالعثمانيين إلى التحرك، خصوصًا بعدما طلب أهالي المنطقة النجدة من الباب العالي، ولذلك خرج الأسطول العثماني عام 1551م بحوالي 140 سفينة باتجاه طرابلس. وفي الطريق انضمت إليه قوى بحرية عثمانية أخرى من رودس ولبانت، وبوصول الحملة إلى طرابلس تم إنزال القوة العثمانية التي كان قوامها عشرة آلاف جندي إلى جانب دعم أهالي المنطقة، وكانت مقاومة فرسان مالطة في ليبيا ضعيفة؛ إذ استسلم الفرسان وحلفاؤهم، وبذلك نجح القائد البحري العثماني طرغوت في الاستيلاء على طرابلس في عام 1551م(82)، وأضاف بذلك العثمانيون أرضًا جديدة في شمال إفريقيا.

فتح مدينة جربة 1560م :

قام الإسبان بإنزال حوالي 200 سفينة بجزيرة جربة واحتلالها، إلا أن القوة البحرية العثمانية بشمال إفريقيا- خاصة بطرابلس وتونس والقيروان وسوسة وصفاقس، ومن خلال الدعم الذي بعث به السلطان سليمان القانوني- قامت بمفاجأة الأسطول الإسباني وملاحقته بعرض البحر المتوسط، فتم إغراق ما يزيد عن 20 سفينة حربية إسبانية، و27 سفينة نقل؛ كما تم الاستيلاء على 21 سفينة حربية. وبذلك أضافت الدولة العثمانية انتصارًا آخر لسجلها بحوض البحر المتوسط[83].

---

(82) نفسه.

(83) جمال كمال محمود: القرصنة، المرجع السابق، ص56.

محاولة فتح جزيرة مالطة 1565م :

كانت جزيرة مالطة تحتل موقعًا استراتيجيًّا في البحر المتوسط، وتحديدًا بين إيطاليا شمالاً وتونس جنوبًا، ولذلك كان الصراع حادًّا بين العثمانيين والتحالف المسيحي، خاصة فرسان القديس يوحنا، الذين كانوا يعترضون السفن العثمانية، ويقدمون الدعم للبحرية الإسبانية. فضلاً عن أن السيطرة عليها يساعد في التحكم في الملاحة في البحر المتوسط[(84)]. ولذلك كان من الواجب على الدولة العثمانية أن تفتح هذه الجزيرة؛ نظرًا لما تشكله من خطر على طرابلس والمهدية وتونس وبجاية والجزائر وغيرها.

ولذلك أرسلت الدولة العثمانية عام 1565م أسطولاً بحريًّا مكونًا من 131 سفينة حربية تحمل حوالي 30.200 جندي بالإضافة إلى دعم كل من مصر وطرابلس والجزائر. وتم حصار الجزيرة وقصفها بعنف برًّا وبحرًا لمدة تزيد عن أربعة أشهر، وهو ما يعكس استبسال أهل مالطة في الدفاع عنها وإصرارهم على عدم الاستسلام، خاصة وأنهم كانوا يملكون مدافع سريعة وقاذفات قوية، وهو ما اضطر العثمانيين إلى التراجع والانسحاب إلى إستانبول دون تحقيق هدفهم وهو الاستيلاء على مالطة[(85)]. وهكذا لم يتمكن العثمانيون من الاستيلاء على مالطة وهو ما شكل بؤرة كبيرة للقرصنة في البحر المتوسط خلال الفترات اللاحقة كما سوف نرى.

فتح جزيرة ساقيز 1566م :

رأينا كيف أن الدولة العثمانية قد وفقت في فتح العديد من الجزر في البحر المتوسط، وأحكمت سيطرتها عليها خلال النصف الأول من القرن العاشر الهجري/

([84]) محمد فريد بك: المرجع السابق، ص97؛ انظر: خريطة "2".

([85]) نفسه: ص98.

السادس عشر الميلادي، غير أن بعض الجزر لم تكن قد فتحت، واستمرت تثير القلاقل للدولة العثمانية؛ حيث كانت تشكل خطرًا على التجارة والمسافرين وكذلك الحجاج الذين يتخذون الطريق البحري من شرق البحر المتوسط إلى غربه ومن شماله إلى جنوبه، ولعل ما أشار إليه البعض على لسان السلطان سليمان القانوني ما يؤكد ذلك:" إنني أعلم أن الكفار الذين يتخذون قلعة ساقيز القريبة من الساحل والموجودة على طريق الحجاج المتوجهين للديار المصرية، يتخذونها مقرًّا لهم. وعلى الرغم من أن هؤلاء مقيدون بدفع خراج كبير للدولة، فإنهم يعقدون علاقات وطيدة مع الكفار المحاربين للدولة، ودائمًا ينقلون إليهم أخبار وأحوال الآستانة، بحيث إنه كلما خرجت سفن الأسطول الهمايوني يحيطون الأعداء علمًا بعدد هذه السفن ووجهتها التي ستتوجه إليها، وأنهم لا يتراجعون عن إلحاق الضرر بسفن المسلمين في عرض البحر "، ولذلك أمر السلطان سليمان القبطان بيالي باشا بالتوجه لفتح هذه الجزيرة بأي طريقة، وبالفعل خرج بيالي باشا في أبريل 1566م على رأس سبعين سفينة مدرعة، ونجح في فتح الجزيرة[86].

لقد لعبت مصر دورًا مهمًّا في إعداد حملة جزيرة ساقيز هذه؛ إذ أرسل باشا مصر ست قطع بحرية بقيادة قبطان الإسكندرية للحاق بالأسطول في البحر، وأرسل كذلك ألف قنطار بارود معه، وأعد ثلاثة آلاف قنطار أخرى، وصدرت الأوامر لقبطان الإسكندرية بتحميل البارود الذي أعده باشا مصر على السفن والتوجه به إلى طرابلس مع أمير رودس الذي جاء إلى مصر لكي يلتحق بالأسطول العثماني[87].

([86]) سيد محمد السيد: الإسكندرية، المرجع السابق، ص65.

([87]) نفسه: ص ص65، 66.

وبذلك نجحت الدولة العثمانية في القضاء على بؤرة من بؤر القرصنة؛ ما ساعد في استتباب الأمن في البحر المتوسط وتأمين طرق القوافل التجارية والحج وغيرها.

فتح قبرس 1571م :

بعد أن تم للعثمانيين السيطرة على الشام ومصر أصبحت قبرس وسط محيط عثماني، وأضحت سيطرة العثمانيين عليها أمرًا ضروريًّا لتأمين التجارة والمواصلات البحرية العثمانية مع مصر والشام، فضلاً عن ضمان سلامة الحجاج في طريقهم من شواطئ آسيا الصغرى إلى الحجاز. وهَمَ السلطان سليمان القانوني بغزو قبرس سنة 1563م، عندما أزعجه استخدام القراصنة المالطيين لموانئها وتهديدهم للسفن والمتاجر العثمانية وقطعهم الطريق على رعايا السلطان وهم في طريقهم لأداء فريضة الحج. وظل السلطان سليمان حتى وفاته يجمع السفن ويحشد الرجال والعتاد على الشواطئ الجنوبية لآسيا الصغرى تمهيدًا لغزو قبرس. ثم سار السلطان سليم الثاني على نفس منوال أبيه، وكان معظم المحيطين بالسلطان يؤيدون مشروع غزو قبرس لاسيما صديقه اليهودي يوسف ناسي وقائد قواته البرية مصطفى باشا وقائد الأسطول بيالي باشا. وكان هناك سببان شجعا السلطان سليم الثاني على هذا الغزو في سرعة، أولهما: الحريق الهائل الذي شب في مخازن المهمات الحربية بالبندقية في سبتمبر سنة 1569م وما صحبه من أنباء كاذبة عن أن الأسطول البندقي كله التهمته النيران مع أن الخسارة الحقيقية لم تتعد أربع سفن. والسبب الآخر هو إدراك سليم الثاني لحقيقة الوضع في أوربا وتأكده من أن الدول المسيحية كلها مشغولة بمتاعبها الخاصة، وأنها لن تقدم أي معونة للبندقية في حالة اعتدائه

على قبرس. ويتضح ذلك من تصريح سليم لبعض البنادقة بالقسطنطينية إذ قال لهم: «نحن نعرف جيدًا أنكم لا تستطيعون الاعتماد على ملوك المسيحية»[(88)].

وفي فبراير سنة 1570م أرسل السلطان رسولاً يدعى قباد Kubad إلى البندقية ليعطيها إنذارًا نهائيًا بضرورة التنازل عن قبرس للسلطان أو الحرب، ولم ينتظر السلطان عودة قباد، بل إنه حتى قبل إرساله إلى البندقية ألقى القبض على كل التجار البنادقة بالقسطنطينية، كما حجز السفن البندقية الراسية في الموانئ العثمانية، وعين مصطفى باشا قائدًا للقوات البرية وبيالي باشا قائدًا للأسطول، على أن يعاونهما عدد كبير من القادة منهم درويش سنجق حلب وإسكندر باشا والي الأناضول وبهرام باشا والي قرمانيا وغيرهم. وبعد أن تمت الاستعدادات أبحر الأسطول العثماني على ثلاث دفعات في ثلاثة أشهر متتالية مارس وأبريل ومايو سنة 1570م، واجتمعت كلها في رودس في أول يونيو من ذات السنة[(89)].

أما البنادقة فقد رفضوا الإنذار العثماني، وحاولوا الحصول على مساعدة القوى المسيحية الأوربية ضد العثمانيين، لكن على الرغم من حماسة البابا بيوس الخامس لمشروع حملة صليبية كبيرة ضدهم فإن الدبلوماسية البندقية لم تصادف نجاحًا كبيرًا.

أما الأسطول العثماني فاجتمع عند رودس في أول يونيو– كما ذكرنا– وتأكد بيالي باشا أن الأساطيل المسيحية لم تجتمع بعد، وأن البحر آمن بين رودس والشاطئ الجنوبي لآسيا الصغرى. وفي 27 يونيو اتجه الأسطول العثماني إلى قبرس، وعدته ثلاثمائة وخمسون سفينة تحمل نحو خمسمائة ألف محارب. وفي أول يوليو ظهر الأسطول العثماني في مياه بافوس الواقعة جنوب غرب قبرس، ثم قصد الأسطول ليماسول حيث نزلت قوة نهبت المدينة، كما نهبت بلدة أكروتيتي، وأحرقت

([88]) سعيد عاشور: قبرس، المرجع السابق، ص165، 166؛ انظر: خرائط "1، 2، 3، 4، 5".

([89]) نفسه : ص166.

دير القديس نيقولا. وتوجهت السفن العثمانية بعد ذلك إلى الملاّحة (لارناكا)، وهناك كانت دهشة العثمانيين عظيمة لعدم وجود أية مقاومة، فأنزلوا قواتهم وعددهم إلى البر في سهولة غير منتظرة في 3 يوليو[90].

وذهب البعض لتفسير تلك الحالة إلى أن البندقية لم يكن لها في قبرس سوى حامية مؤلفة من تسعة أو عشرة آلاف رجل بما في ذلك الفرسان. وربما كانت تلك الحامية كافية للدفاع عن جزيرة صغيرة مثل مالطة أو رودس، ولكنها لا تكفي للدفاع عن جزيرة مثل قبرس طولها مائة ميل وعرضها ستون ميلاً، ولذلك ركز داندولو Dandolo حاكم الجزيرة البندقي دفاعه عن مدينتي نيقوسيا وفاماجوستا، وقرر تحاشي الالتحام مع العثمانيين في معركة مكشوفة. لقد وجد الأتراك العثمانيون ترحيبًا بشكل ما؛ كما حدث من قرية لفكار التي عاونهم أهلها على إخضاع الجهات المجاورة، بل إن قس القرية الأرثوذكسي هو الذي تولى إرشادهم، ما جعل حكومة نيقوسيا ترسل قوة دمرتها، وقتلت الكثير من أهلها ليلاً حتى تكون عبرة لغيرها[91].

وضرب العثمانيون الحصار حول نيقوسيا في 22 يوليو حتى دخلوها في 9 سبتمبر سنة 1570م، فنهبوها وذبحوا أكثر من ألفين من سكانها منهم حاكم الجزيرة البندقي نفسه، ولم يقم الأسطول المسيحي المتحالف بعمل أي شيء على الأرض لتضارب المصالح، وهو ما أدى إلى حرمان قبرس من أية مساعدة تستعين بها في أشد ساعات الحرج من تاريخها الطويل[92].

واتجه العثمانيون لحصار فاماجوستا، وأحاطوا بها إحاطة السوار بالمعصم، فازدادت حالتها سوءًا كلما تقدم الوقت. ثم طال الحصار، وتناقصت الحامية تناقصًا سريعًا، وبات الجرحى والمرضى بلا أدوية يقاسون آلام الموت البطيء،

([90]) نفسه : ص169.

([91]) للمزيد من المعلومات انظر: سعيد عاشور، المرجع السابق، ص171؛ انظر: خريطة "3".

([92]) نفسه : ص ص173، 174.

ومن ظل سليمًا أنهكه العمل المتواصل ليل نهار مع سوء التغذية، إذ نفذ الطعام حتى أكل الناس لحوم الحمير والخيل والبغال. وأخذت الذخيرة تنفذ ولم تطلق إلا بأمر من القادة. كل ذلك في الوقت الذي أخذت الإمدادات تصل إلى العثمانيين من سوريا والأناضول. وقدرت بأكثر من خمسين ألفًا. ولما لم تصل النجدات المزعومة إلى فاماجوستا، وبعد أن أدرك الحاكم أن الذخيرة قد نفذت أو كادت رفعت الأعلام البيضاء على فاماجوستا أول أغسطس سنة 1571م. وتمت المفاوضات على أن يسمح مصطفى باشا لرجال الحامية بالإبحار إلى كريت على سفن عثمانية. ومعهم سلاحهم وثلاث بطاريات وثلاثة خيول للقادة. وسمح القائد العثماني لأهالي فاماجوستا بالإبحار مع الحامية أو البقاء في المدينة فمن يبق منهم فحياته وأمواله في حماية العثمانيين. ويبدو أن مصطفى باشا وافق على الشروط ولم يكن مستعدًّا لتنفيذها؛ إذ انتهى الأمر بقتل القادة أمام الحاكم براجادين، وأعيد رجال الحامية إلى البر؛ حيث ذبحوا جميعًا، وذبح في النهاية الحاكم نفسه. وقد ارتكب العثمانيون الفظائع في المدينة، وبذلك انتهى الصراع حول قبرس التي أصبحت في يد العثمانيين**(93)**.

ومن الجدير بالذكر أن ولاية مصر قد أسهمت إسهامًا كبيرًا في فتح جزيرة قبرس، وكان محمد بك قبطان الإسكندرية قائد الأسطول يحتل موقعه بين الأساطيل العثمانية المحاصرة للجزيرة، وكانت مصر تمد الجيش العثماني بالمؤن والعتاد**(94)**.

وعلى أية حال دخلت قبرس في طاعة الدولة العثمانية، وساهمت في توطيد الوجود العثماني في البحر المتوسط.

---

(93) نفسه : ص ص177، 178.

(94) سيد محمد السيد: الإسكندرية، المرجع السابق، ص ص67، 68.

فتح تونس 1574م :

نجح التحالف الأوربي المسيحي في حشد أسطول مشترك تمكنوا به من هزيمة الأسطول العثماني في معركة لبانتو عام 1571م، إلا أن هذه المعركة لم تضع حدًّا للتفوق البحري العثماني، فقد عكف القبطان باشا الجديد واسمه علوج عليّ– أي السيف عليّ– على بناء أسطول جديد بحيث استطاع بعد عام واحد أن يعاود نشاطه في البحر المتوسط، وهاجم الإسبان تونس عام 1573م، وسقطت في أيديهم بما في ذلك قلعة حلق الوادي، ولذلك قرر العثمانيون توجيه قوة بحرية قدرت بـ320 سفينة حربية بقيادة علوج علي(95)، بالإضافة إلى المساعدات التي قدمها كل من باشا طرابلس الغرب وباشا الجزائر، وأهالي تونس أنفسهم، وحاصر العثمانيون قلعة حلق الوادي لمدة 23 يومًا، شهدت خلالها أعنف المعارك بالمدفعية والقاذفات، ولم تتم السيطرة عليها إلا بعد أن تم تدميرها بالكامل(96)، وكان لهذا الحدث الحربي دوي كبير في حوض البحر المتوسط، حيث أشار البعض إلى مخاطبة محمد باشا صوقلو سفير البندقية بالقرم قائلاً له: «حلقتم ذقننا في ليبانتو، فقطعنا يدكم في تونس. الذقن ينبت غيره. أما اليد فلا ينبت غيرها أبدًا»(97)، وبذلك نجح العثمانيون في تخليص شمال إفريقيا الإسلامي من براثن الاستعمار الصليبي(98).

لقد أدت الحملات والعمليات البحرية العثمانية في البحر المتوسط إلى إحداث تفوق عثماني نتيجة تغير الإستراتيجية العثمانية واتجاهها إلى البحر خلال القرن السادس عشر، وتحولها إلى قوة بحرية كبيرة، وهذا التفوق لم يكن ليتحقق بالاعتماد على القوة البرية فقط.

(95) نيقولاي إيفانوف: المرجع السابق، ص252؛ انظر: خريطة "6".

(96) إسماعيل سرهنك: المصدر السابق، ص263.

(97) نيقولاي إيفانوف: المرجع السابق، ص255.

(98) محمود حسن صالح منسي: تاريخ الشرق العربي الحديث، دار الوزان للطباعة والنشر، القاهرة 1990، ص46.

فتح جزيرة كريت 1669م :

هدأ النشاط البحري العثماني في البحر المتوسط لفترة طويلة، حتى اعتقد المعاصرون– حينئذ- أنها كانت أمرًا يتعلق بالماضي، واستمر الوضع كذلك حتى تسلّم السلطان مراد الرابع 1623–1640م مقاليد الحكم، ونجح في إخماد حركات العصيان في الداخل والخارج، وأن يقضي على نفوذ رجال ونساء القصر، وأن يتخذ التدابير اللازمة لإعادة الدولة إلى سابق عهدها. وكان طموحًا في حمل السلاح ضد المسيحيين، وبخاصة ضد جماعة فرسان مالطة، والتي كانت عمليات قرصنتهم تصل أحيانًا قرب سواحل الأناضول، وهو ما يعتبر إهانة لكرامة العثمانيين[99].

وقام أسطول البنادقة في أواخر عهد السلطان مراد الرابع بتتبع سفن تونس– التي كانت قد هاجمت كريت في وقت سابق تحت قيادة عليّ بجين أوغلي- إلى ميناء أولونيا، واستولى على السفن الراسية في الميناء بعد أن حطم المنارة بالمدافع. وبذلك التهبت علاقة الدولة العثمانية بالبندقية مرة أخرى، فأعلن السلطان مراد الحرب على البنادقة، وأصدر أوامره بإعداد الأسطول، وحشد لذلك كافة إمكانات الدولة. ولم يؤخر خروج هذه الحملة على كريت إلا تدخل سفراء البندقية في الآستانة الذين عرضوا دفع تعويض كبير؛ غير أنه بوفاة السلطان مراد في عام 1640م نقضت البندقية عهدها في دفع المبلغ؛ مما جعل الصدر الأعظم قره مصطفى باشا يصدر أوامره بإعداد الأسطول للخروج في حملة ضد البندقية، واستعداد أساطيل مصر والجزائر وتونس وطرابلس للخروج في الربيع. ومرة أخرى،

(99) جلال يحيى: عصر النهضة والعالم الحديث، الهيئة المصرية العامة للكتاب، الإسكندرية 1979، ص ص557، 558؛ انظر: خريطة "2".

تمكن البنادقة من إيقاف هذه الحملة بدفع 50 ألف قطعة ذهبية للدولة العثمانية التي كانت تعاني من الضائقة المالية في الحال[100].

وكانت كريت آخر الممتلكات الجزرية التي كانت قد بقيت للبندقية في خارج بحر الإدرياتيك، وقد ترعرعت فيها حضارة نصفها يوناني والنصف الآخر إيطالي. وكان لتجارها علاقات مع كل حوض البحر المتوسط. وكانوا مستعدين دائمًا لإرضاء العثمانيين، ولم يكونوا قد قاموا بأي عمل يعطي ذريعة لصدام مسلح. ولكن قراصنة جماعة فرسان مالطة هم الذين جروهم إليها رغمًا عنهم؛ ففي شهر سبتمبر عام 1644م جاء أسطول عثماني من الإسكندرية يحمل حمولة من سبائك الذهب، وقامت سفن مالطة بمهاجمته ونهبه في مياه رودس. وترتب على ذلك إعداد إستانبول حملة لتأديب مالطة، ولكن الظروف أدت للاتجاه إلى كريت؛ لأن سفن مالطة بعد هذه العملية وصلت إلى أحد موانئ جزيرة كريت، وتاجرت هناك فيما نهبته، ولذلك أصبح الهدف الجديد الذي أعطوه للحملة هو جزيرة كريت. ونشر الأسطول أشرعته في شهر يونيو 1645م، وتمت عملية الإنزال المفاجئة في غرب الجزيرة قرب كانية، ولم يتم الإعلان عن الحرب ضد البندقية إلا بعد بضعة أسابيع، وبعد أن كانت القوات العثمانية قد استولت على عاصمة المدينة[101].

أما البنادقة الذين فوجئوا تمامًا بهذه العملية، فإنهم لم يتمكنوا من القيام بأي عمل دفاعي عن الجزيرة، ولكن سرعان ما ظهر تصميمهم على الحرب استنادًا إلى قوتهم البحرية بالذهاب بدورهم إليها، وأنزلوا بالعثمانيين بعض الضربات. واستمر الصراع العثماني البندقي حتى تقابلت القوات البحرية العثمانية مع القوات البحرية البندقية في عام 1667م، وانتهت الموقعة في صالح العثمانيين، أما الجزر التي كان البنادقة قد احتلوها في أثناء الحملات السابقة وهي تيندوس، وليمنوس،

(100) سيد محمد السيد: الإسكندرية، المرجع السابق، ص77.

(101) جلال يحيى: المرجع السابق، ص ص558، 559؛ انظر خريطة "3".

وساموتراس، فإن العثمانيين قد استعادوها. ومع ذلك فإن البندقية قد رفضت في هذا العام عرضًا بالصلح، كان سيترك لها جزيرة كريت، فيما عدا مدينة كنديا[102].

وقد لعبت مصر دورًا مهمًّا في حملات كريت بأسطول الإسكندرية ودمياط، وإمداد الجند الذين يخرجون منها في هذه الحملات بكافة احتياجاتهم، حيث كانت ترسل أعدادًا مختلفة من جنود الفرق العسكرية للمشاركة في الحصار الذي تفرضه القوات العثمانية، وكذلك في تمويل الأسطول العثماني باحتياجاته المختلفة كالبارود وغيره، وإن تعرضت إحدى هذه التجريدات العسكرية المصرية المتوجهة إلى كريت للقراصنة الذين نجحوا في تشتيتها، ولم تصل كاملة إلى كريت[103]. وبالتالي لم تغب مصر عن المشاركة في الحملات العثمانية الموجهة لجزر البحر المتوسط المختلفة، وساهمت بشكل فعال فيها.

ومهما يكن من أمر فإن الدولة العثمانية منذ فتوحاتها الأولى في البحر المتوسط اتخذت إستراتيجية عسكرية مهمة، وهي التمركز على سواحل هذا البحر وفي جزره التي يتم لها الاستيلاء عليها؛ ففي ليبيا سيطر العثمانيون على طرابلس باعتبارها أهم مدينة في المنطقة تطل على البحر المتوسط، وفي تونس وبعد أن تمكن العثمانيون من طرد الإسبان منها، سيطروا على كل مراكز الساحل: المهدية، وحلق الوادي، والبستيون. وأخضع العثمانيون كل الساحل في الجزائر والمدن المطلة عليه، وكان لها دور كبير في العمليات البحرية العثمانية في البحر المتوسط، وخص العثمانيون مدينة الجزائر باهتمام كبير؛ لأن الإسبان كانت لهم أطماع فيها. وقد اهتم العثمانيون بميناء الجزائر الذي ربط تلك الجزر فيما بينها ببناء دائري يصعب اقتحامه. كما قام القائد عروج بتحصين مدينة شرسال إحدى أكبر المدن الجزائرية، وحوّلها إلى قلعة ومصنع للعتاد الحربي. وفي ذات الوقت لا

---

(102) نفسه: ص561؛ انظر خريطة "4".

(103) أحمد شلبي بن عبد الغني: أوضح الإشارات فيمن تولى مصر القاهرة من الوزراء والباشات، تحقيق عبد الرحيم عبد الرحمن، القاهرة 1978، ص43.

يمكن أن نغفل دور مدن كبجاية وجربة وتلمسان، والتي شهدت صراعًا حولها بين الأتراك العثمانيين والإسبان ولمدة طويلة[104].

وسيطرت الدولة العثمانية على مناطق شاسعة في شرق أوربا وجزء من غربها، الأمر الذي جعلها تشرف على بحار ومضايق ذات أهمية إستراتيجية كبحر مرمرة، وبحر إيجة، والبحر الأسود والبحر الأدرياتيكي، ثم بحر اليونان، وكان هذا يتطلب بناء أسطول بحري قوي قادر على المواجهة البحرية والعسكرية للقوى المسيحية الأوربية المناهضة للدولة العثمانية، خاصة وأن هذه الدول كانت لها حدود مشتركة مع العثمانيين، وتحديدًا بالبحر المتوسط الذي شهد أعنف الحروب بين التحالف المسيحي إسبانيا والنمسا والبندقية وجنوة من ناحية والدولة العثمانية من ناحية آخرى.

وقد كان للدولة العثمانية عديد القواعد البحرية– والمقصود بها في ذلك العصر المدن الساحلية والمرافئ البحرية التي كانت ذات أهمية إستراتيجية عسكريًا وتجاريًا خاصة في البحر المتوسط– وكانت هذه القواعد البحرية العثمانية في البحر المتوسط «بهذه الكثرة» تعكس حدة الصراع مع القوى المسيحية الأوربية من أجل السيطرة على البحر المتوسط. ويعتبر البعض أن كثرة القواعد البحرية العثمانية في البحر المتوسط كان العامل الأساس في تحويل هذا البحر إلى بحيرة عثمانية[105]. وقد وجد عديد القواعد في الجانب الأوربي، مثل أزمير التي تقع بالأناضول على الساحل الشرقي للبحر المتوسط، وكان لها أهمية عسكرية لوجود قلعة عسكرية مهمة بها، وكذلك كان لها أهمية تجارية لاحتوائها على ميناء من أكبر موانئ البحر المتوسط التجارية[106].

([104]) جمال كمال محمود: القرصنة، المرجع السابق، ص64.

([105]) للمزيد من المعلومات راجع: جمال كمال محمود، المرجع السابق، ص ص64، 65.

([106]) إسماعيل سرهنك: المصدر السابق، ص470؛ انظر: خريطة "1".

وكان لساقيز الواقعة على الساحل الغربي لآسيا الصغرى والقريبة من أزمير، دور عسكري بحري وكذلك تجاري. أما ستانكوي فكانت ضمن جزر البحر المتوسط الشرقية، وكان لها دور تجاري مهم، بالإضافة إلى رودس التي تقع في شرق البحر المتوسط كذلك، وتضم قلعة كبيرة محصنة ومنيعة ذات خنادق كبيرة يصعب اجتيازها. وقد كان لها دور عسكري دفاعي، بالإضافة إلى أنها كانت محطة للسفن العثمانية والأوربية. وأخيرًا قبرس التي تقع في شرق البحر المتوسط كذلك، وهي أكبر جزره ذات شواطئ صعبة، إلا أن بها موانئ كثيرة وإن كانت صغيرة، وكان لها دور تجاري وبحري. هذا على المستوى الأوربي[107].

أما على مستوى الشرق العربي فنجد اللاذقية، وهي إحدى أهم المدن السورية، وكان لها دور مهم في تجارة البحر المتوسط، وارتبطت بعلاقات تجارية مع موانئ مصرية خاصة الإسكندرية ودمياط[108]. إلى جانب طرابلس والتي تقع حاليًا في لبنان، وكان لها أهمية عسكرية دفاعية؛ إذ كان بها أبراج دفاعية عالية، وكذلك بيروت التي كان لها دور عسكري مهم وذات أهمية تجارية قصوى، زد على ذلك صور وعكا وحيفا ويافا، التي توجد على الساحل الفلسطيني؛ فقد كان لها دور تجاري وبحري باستثناء عكا التي كان بها ميناء عسكري ترسو فيه السفن البحرية الكبيرة[109]، كما توجد مدن وموانئ أخرى ذات أهمية كبيرة كالإسكندرية ودمياط بمصر.

وعلى أية حال سيطر العثمانيون على أجزاء كبيرة من حوض البحر المتوسط، وأصبح لهم وجود كبير فيه، خاصة في القرن السادس عشر فترة قوة الدولة العثمانية، لدرجة جعلت البعض يعتبر أن البحر المتوسط آنذاك كان بمثابة بحيرة عثمانية.

---

(107) جمال كمال محمود: القرصنة، المرجع السابق، ص65.

(108) محكمة دمياط: س212، ص39، م37، 26 رمضان 1145هـ/12 مارس 1733م.

(109) إسماعيل سرهنك: المصدر السابق، ص470؛ انظر: خريطة "2، 3".

الفصل الثاني

الملاحة عبر البحر المتوسط

يرجع تاريخ الملاحة إلى الإنسان الأول، ربما حين اكتشف طفو الأجسام على سطح الماء وامتطاها بحبه وتطلّعه الغريزي، أو حينما اضطرته إلى ذلك غريزة حب البقاء، ويرى البعض أن الملاحة قديمًا بدأت بصورة جدية، حينما فكر الإنسان في استخدام وتوجيه السفينة الأولى للسير بها في خط معين، ثم أخذ يطور هذا الفن خلال آلاف السنين إلى أن وصل إلى علم واضح الأركان[110]، وأصبحت الملاحة في العصر الحديث تعني "فن تحديد موقع السفينة.. وقيادتها بأمان من مكان إلى آخر"[111].

وحاول الباحثون في تاريخ البحرية التوصل إلى تعريف محدد لها، منها أنها "سبيل من سبل النقل في البحار والمحيطات التي هي ملك مشاع للجميع وطريق أو ممر عام، وهي بذلك تتفق مع الآراء القانونية في اعتبار الملاحة البحرية أنها فعلاً التي تتم في البحر بأوصافه الطبيعية والجيولوجية[112].

وقد اهتمت الدول بشكل عام بصناعة السفن، خاصة القطع البحرية، فإذا بدأنا بالإشارة إلى ذلك قبيل العصر العثماني نجد اهتمام سلاطين المماليك بصناعة القطع البحرية لدعم اقتصادهم الحربي من ناحية، والتصدي للغزوات الصليبية المتلاحقة في حوض البحر المتوسط من ناحية أخرى في إطار الصراع الحضاري المسلح بين الشرق الإسلامي والغرب الأوربي الكاثوليكي في أواخر العصور

(110) الفونس حبيب صادق: تاريخ الملاحة، "الأسطول"، العدد (27)، القاهرة، فبراير 1961، ص18.

(111) محمد فرغلي: الملاحة البحرية الإلكترونية، مراجعة ياقوت أمين، منشأة المعارف، الإسكندرية، 1979، ص13.

(112) خلف عبد العظيم الميري: تاريخ البحرية التجارية المصرية 1854-1879م، الهيئة المصرية العامة للكتاب، القاهرة، 2007، ص18.

الوسطى، ذلك الصراع الذي استنزف قوى الدفع الإبداعية في الحضارة العربية الإسلامية لأكثر من قرنين من الزمان[(113)].

ويبدو أن هذا الاهتمام الملحوظ بالأسطول قد جاء من جانب سلاطين المماليك في أعقاب فترة من الإهمال لهذه الصناعة في عصر خلفاء صلاح الدين الأيوبي الذين شغلتهم الحروب الداخلية فيما بينهم عن مجاهدة قوى الفرنج، فضعفت قوتهم البرية والبحرية، و" قلّ الاهتمام بالأسطول" تدريجيًّا حتى صارت الخدمة به قاصرة على عامة الناس من المصريين والمغاربة وغيرهم من أبناء الطبقات الدنيا في المجتمع.

يقول المقريزي– شيخ مؤرخي العصور الوسطى– ما نصه:" ثم قلّ الاهتمام به (الأسطول) وصار لا يفكر في أمره إلا عند الحاجة إليه فإذا دعت الضرورة إلى تجهيزه طلب له الرجال وقبض عليهم من الطرقات وقيدوا بالسلاسل نهارًا وسجنوا في الليل حتى لا يهربوا ولا يصرف لهم إلا شيء قليل من الخبز ونحوه وربما أقاموا الأيام بغير شيء كما يفعل بالأسرى من العدو... فصارت خدمة الأسطول عارًا يسب به الرجال، وإذا قيل لرجل في مصر يا أسطولي غضب غضبًا شديدًا بعدما كان خُدّام الأسطول يقال لهم المجاهدين في سبيل الله والغزاة في أعداء الله، ويتبرك بدعائهم الناس"[(114)].

بيد أن السلطان الظاهر بيبرس (660–677هـ/1260–1277م) يعد المسئول الأول عن عودة الروح لصناعة السفن في مصر خاصة الحربية منها، وبصفة

---

(113) علاء طه رزق، دراسات في تاريخ عصر سلاطين المماليك، عين للدراسات والبحوث الإنسانية والاجتماعية، ط1، القاهرة، 2008م، ص139.

(114) المقريزي: الخطط، جذ، بولاق 1270هـ، ص193.

خاصة الشواني[115] البحرية "واستدعى رجال الأسطول، وتقدم بعمارة الشواني في ثغري الإسكندرية ودمياط"[116].

صناعة السفن :

كان لامتداد سواحل مصر على ساحلي البحر المتوسط والأحمر - فضلاً عن نهر النيل- أثره في نشأة هذه الصناعة منذ فجر التاريخ، وإن تعرضت لفترات من التدهور عبر التاريخ، وما يهمنا هنا هو السفن التي كانت تعمل في البحر المتوسط– موضوع دراستنا– حيث كان افتقار مصر للمواد الخام اللازمة والكافية لبناء السفن من أخشاب وحديد وكتان وقطران مشكلة واجهت تلك الصناعة عبر العصور المختلفة، ولذلك اهتم الولاة والحكام بزراعة أشجار السنط والجميز وغيرها على ضفاف النيل، وأنشئت لهذا الغرض غابات سلطانية اقتصرت أخشابها على السفن التابعة للدولة، غير أن الإنتاج لم يكن ليفي بحاجة تلك الصناعة عبر العصور الإسلامية؛ إذ ظلت مفتقرة إلى الأخشاب الواردة من الشام وغيرها من تلك البلاد التي تكثر بها المواد اللازمة لتلك الصناعة[117].

واستمرت مشكلة توفير الأخشاب التي واجهتها سلطنة المماليك، والدليل على ذلك تشدد الدولة في حماية الأشجار اللازمة لهذه الصناعة الحيوية إلى حد احتكارها ومنع الناس من التصرف فيها، "ولم تزل الأوامر السلطانية خارجة بحراستها وحمايتها والمنع منها والدفع عنها، وأن توفر عمائر الأساطيل المظفرة... فلا يقطع منها إلا ما تدعو الحاجة إليه".

([115]) الشواني: مفردها شيني أو شاني أو شونة، وهي القطع الحربية الكبيرة، وتطلق مجازًا على جميع أنواع السفن. انظر: درويش النخيلي: السفن الإسلامية على حروف المعجم، الإسكندرية، 1974، ص83؛ سعيد عبد الفتاح عاشور: العصر المماليكي في مصر والشام، دار النهضة العربية، القاهرة، 1965، ص430.

([116]) علاء طه رزق: المرجع السابق، ص140.

([117]) أحمد مختار العبادي: البحرية المصرية زمن الأيوبيين والمماليك، ضمن كتاب تاريخ البحرية المصرية، الإسكندرية، 1974، ص ص542-543.

ويبدو أن خشب أشجار السنط الذي كان متوفرًا في صعيد مصر كان من أهم أنواع الأخشاب المحلية "لعمل مركب الأسطول؛ ولذا قال المقريزي:" وأما الخراج فإنه كان في البهنساوية وسفط رشيد والأشمونين والأسيوطية والأخميمية والقوصية أشجار لا تحصى من سنط لها حراس يحمونها حتى يعمل منها مراكب الأسطول"، بل إن هذا النوع من الأشجار كانت الدولة تقرر عليه ضريبة عرفت بـ"مقرر السنط للصرف منها على أجرة قطع الخشب وقدرت بضريبة عن كل مائة حمل دينار"[118].

وبالنسبة للأخشاب المستوردة من بعض الدول الأوربية، فقد تعرضت لنوع من الحصار بسبب المراسيم البابوية التي كانت تصدر لإضعاف القوة البحرية بجيش سلاطين المماليك؛ من ذلك قائمة المواد الحربية المحظور نقلها إلى سلطنة المماليك بأمر من البابا أوربان الثاني سنة 1371م، فضلاً عن حظر نقل أي أشخاص ممن يعملون بصناعة السفن حتى في وقت السلم من نجارين أو أي أشخاص ممن يمتهنون صناعة الأخشاب، خاصة الذين يعملون بتشييد السفن أو الذين يعملون على متنها، كما يحظر نقل جميع الأسلحة الحربية أو الدفاعية؛ حديد أو أخشاب أو جلود، وكذلك المصنوعات الجلدية والعدد الضرورية للأسلحة والسروج ومستلزمات الخيول وكل أنواع الحديد سواء أكان مصنعًا أم غير مصنع وكافة منتجاته بما في ذلك السهام الصغيرة، وكذلك يحظر نقل جميع الأخشاب التي تستخدم في صناعة الحراب، وعلى وجه الخصوص التي تستخدم في تشييد السفن وغيرها من الآلات الحربية، وكذلك الكتان والقنب وبذورهما والحبال التي تستخدم لأشرعة السفن وجميع أنواع الحبال الأخرى والقار[119].

([118]) سعاد ماهر: البحرية في مصر الإسلامية، دار الكتاب العربي، القاهرة، 1968، ص ص168-171.

([119]) محمد فتحي الزامل: الحصار الاقتصادي على مصر أواخر العصور الوسطى (1291-1517م)، المجلس الأعلى للثقافة، القاهرة، 2009، ص ص185-186؛ Savary: Letters on Egypt, Translated from the French, second edition, London, (W.D.), pp. 312, 313.

واستمرت الحاجة إلى تلك المواد الخام في مصر العثمانية، ورغم كثرة الأشجار التي تزود صناعة المراكب والقوارب بحاجتها من الأخشاب مثل الكافور والزنزلخت والتوت والليمون والجميز وغيرها مما رصدته كتابات الرحالة وزودتنا به الوثائق، فإنها لم تكن كافية للاحتياجات الأساسية الملحة لتلك الصناعة المهمة، الأمر الذي اضطرت معه الأجهزة الإدارية إلى أن تمنع قطع تلك الأشجار إلا بعد استئذان عناصر تلك الأجهزة، وذلك لضمان بناء السفن التي تجهز للعمل في الخدمة الرسمية والمهام التي تحتاجها الدولة من نقل للحبوب والجنود وغير ذلك[120].

وقد تمركزت صناعة السفن على اختلاف أحجامها وسعاتها في مراكز صناعية مهمة تقع على النيل، خصوصًا في دمياط ورشيد وبولاق ومصر القديمة، كما عرفت أماكن أخرى كثيرة تلك الصناعة مثل سمنود والمحلة وزفتى ومنفلوط وقوص وغيرها[121].

وقد شارك العديد من الحرفيين في صناعة السفن منها طائفة النشارين الذين يقطعون الأخشاب ويجهزونها، وطائفة أخرى تقوم بصقل الحديد وتشكيله في أدواته المطلوبة لتجهيز المراكب وتسييرها من مراسي وغير ذلك، وهو ما كانت تقوم به طائفة الحدادين والخواصين والنحاسين، ثم تصميم المركب الذي تقوم به طائفة النجارين.

وقد أشارت الوثائق إلى تعاقد تم بين قائد القلعة السلطانية الشرقية بدمياط مع شيخ طائفة النجارين على تصميم وتنفيذ مركب، وقد اشترط صاحبها ما

([120]) عبد الحميد سليمان: الملاحة النيلية في مصر العثمانية 1517-1798)، الهيئة المصرية العامة للكتاب، القاهرة، 2000، ص17.

([121]) كارستين نيبور: رحلة إلى بلاد العرب وما حولها سنة 1761 إلى 1767، رحلة إلى مصر، الجزء الأول، ترجمة مصطفى ماهر، القاهرة، 1977، ص ص226-227؛ صلاح أحمد هريدي: الجاليات في مدينة الإسكندرية في العصر العثماني، دراسات وثائقية من سجلات المحاكم الشرعية، عين للدراسات والبحوث الإنسانية والاجتماعية، ط1، القاهرة، 2004، ص77.

نصه:"عليه هندسة الأخشاب ونجرها وإصلاحها وتسميرها على حكم العادة بأجرة قدرها 400 نصف فضة بأخشاب يحضرها إليه من ماله"[122].

وبعد انتهاء عملية بناء هيكل المركب أو القارب يحتاج قبل نزوله إلى الماء إلى حرفيين من طائفة الجلافطة الذين يقومون بمهمة سد المركب بالألواح الخشبية وإحكامها، ثم تأمينه من تسرب المياه بأن يوضع الكتان في الفجوات والفراغات بين الألواح ثم يُطلى المركب بعد ذلك بالقار وهو "البياض" أو "الزفت"، كما تعاقد صاحب المركب مع شيخ طائفة الجلافطة على "سد المركب.. بالألواح الخشبية وتسميرها ظاهرًا وباطنًا بالمشاق[123] والبياض وإتمامها إلى نهاية نزول البحر بنفسه أو بمن يستعين به بأجرة قدرها 400 نصف فضة"[124].

وتعد طائفة القلوعية من أهم الطوائف التي تجهز المركب للملاحة؛ إذ يقومون بصناعة الأشرعة المختلفة، وطائفة الحبالين التي تزودها بالحبال التي قامت صناعتها على خامات محلية من ألياف النخيل، وقد استدعت أهمية تلك الألياف من الأجهزة الإدارية أن تحظر التعامل فيها إلا من خلال ملتزم واحد يحتكر شراءها وبيعها. وقد عرف بأنه "أغا المشاق"، وعليه إمداد الأساطيل العثمانية الحربية والتجارية باحتياجاتها من الحبال، وكان عليه أن يسجل إيراداته من الألياف ومبيعاته إلى طوائف الحبالين وغيرهم في دفتر يسمى "دفتر شاهد

([122]) عبد الحميد سليمان: الملاحة، المرجع السابق، ص ص19-20.

([123]) المشاق: هو الكتان المجموع في حبال رفيعة، ويوضع فيما بين ألواح المراكب، فيمنع تسرب الماء بين الألواح، ثم تطلى الألواح بالقار لحماية خشب المركب من التسوس وضمان عدم تسرب المياه فيما بين الألواح. انظر: أستيف: دراسة موجزة حول مالية مصر منذ فتحها السلطان سليم إلى أن فتحها القائد العام بونابرت، وصف مصر، الترجمة العربية، ترجمة زهير الشايب، ط1، القاهرة، 1979، ص ص216-217.

([124]) الإسكندرية: س22، ص134، م317، 21 جمادى الآخرة 990هـ/13 يوليو 1582م؛ نفسه: س18، ص54، م161، 13 جمادى الآخرة، 990هـ/ 5 يوليو 1582م؛ عبد الحميد سليمان: الملاحة، المرجع السابق، ص ص21-22.

الليف"، وبلغت قيمة متحصلات ملتزم الليف في عام واحد على سبيل المثال ستة آلاف قنطار، بلغ ثمنها 83395 نصف فضة عام 1028هـ/1618م[125].

وقد اضطلعت طوائف الحرف العاملة في صناعة السفن والقوارب في مصر بدور حيوي ومهم في بناء وتجديد الأساطيل العثمانية الحربية والتجارية العاملة في نقل الجنود والمهمات الرسمية؛ كالحبوب والبارود والاحتياجات المختلفة التي تضمنتها الفرمانات والأوامر التي كانت ترسلها السلطات العثمانية في إستانبول أو الأجهزة الإدارية في القاهرة إلى الأجهزة الإدارية في مراكز تواجد طوائف الحرف العاملة مثل دمياط ورشيد وبولاق، تأمرهم بندب أعداد من أفراد تلك الطوائف للعمل في إنشاء أو صيانة مراكب حربية وغير حربية للعمل في الأسطولين البحري العسكري والمدني التجاري للدولة العثمانية، أو تندبهم للعمل كملاحين أو نوتية، وذلك في سفن الدولة على اختلافها، والتي كانت تعرف بمراكب السلطنة الشريفة". وكانت تصنع في "الترسخانات السلطانية"[126]. ووجدت تلك الدور في بولاق والسويس ورشيد وإستانبول.

على أية حال حازت صناعة السفن أهمية كبيرة في العصر العثماني سواء أكانت سفنًا حربية أم تجارية.

أنواع السفن :

تنوعت السفن العاملة في البحر المتوسط خلال العصر العثماني فكان منها:

---

(125) نفس المرجع السابق، ص ص22-23.

(126) الترسخانة: هي دار صناعة السفن، ودخلت إلى التركية من الإيطالية في صيغة ترسانة، وشاعت بعد ذلك باسم ترسخانة. انظر: أحمد السعيد سليمان: تأصيل ما ورد في تاريخ الجبرتي من الدخيل، دار المعارف، القاهرة، 1979، ص ص53-54.

- **الشختور:** جمعها شخاتير، وهي سفينة صغيرة بسارٍ واحد في الوسط، والشختور من السفن النيلية، إلا أنها استخدمت أيضًا في البحر المتوسط، حيث عرفها أهل الشام[127].
- **الشيطية:** والجمع شياطي وشيطيات، وهي من المراكب الحربية الصغيرة التي تمتاز بالخفة والسرعة، وتستعمل في البحر المتوسط، وتعد من السفن المستأمنة "الشيتية الفرنساوي المستأمنة"[128]، وكانت تستخدم كذلك في نقل البضائع عبر البحر المتوسط[129].
- **الشايقة:** جمعها شايقات، وهي سفينة شراعية من نوع ثقيل، استعملها الأتراك واليونانيون والإيطاليون في القرنين السابع عشر والثامن عشر في نقل الأشخاص وكقطع حربية[130].
- **القَيَّاسة:** بفتح القاف وتشديد الياء والجمع قياسات، وهي عريضة المساحة قليلة الارتفاع، تستعمل في المياه القليلة العمق كشواطئ البحار، ومهمتها نقل البضائع من السفن الراسية في الموانئ إلى داخل البلاد عن طريق النيل، ونقل البضائع بين ثغور سواحل البحر المتوسط[131]، وأحيانًا كانت القيَّاسة تتبع القطع البحرية المقاتلة لتقوم بالمهام الإدارية والفنية كحمل "الأزواد وغيرها"[132].
- **الغليون:** والجمع غلايين، والكلمة معربة عن الإسبانية Galeon، وكان يستعمل لحمل كنوز مناجم بيرو والمكسيك والبضائع النفيسة من

([127]) درويش النخيلي: المرجع السابق، ص ص74-75.

([128]) الإسكندرية: س58، ص101، م180، 28 جمادى الأولى 1102هـ/ 10 مارس 1669م.

([129]) دمياط: س214، ص13، م14، 22 رمضان 1148هـ/ 8 فبراير 1736م.

([130]) الإسكندرية: س57، ص13، م34، غرة شوال 1098هـ/ 10 أغسطس 1687م.

([131]) سحر حنفي: العلاقات التجارية بين مصر وبلاد الشام الكبرى في القرن الثامن عشر، الهيئة المصرية العامة للكتاب، القاهرة، 2000م، ص38.

([132]) علاء طه رزق: المرجع السابق، ص147.

المستعمرات إلى إسبانيا، وقد برز هذا النوع كمركب حربي كبير في الفترة الممتدة من أواخر القرن الخامس عشر إلى أوائل القرن السابع عشر، وكان يشكل أحد قطع الأساطيل العثمانية والأوربية في البحر المتوسط، وهو سفينة ذات أربعة صوارٍ، وليس لها مجاديف. ويبلغ طول الغليون ثلاثة أمثال العرض، وقد ساعد طول الغليون وقلة عمقه على سرعة حركته؛ لذا فقد أطلق عليه اسم سفينة السباق[133].

وكان الغليون يعد كذلك من السفن المستأمنة "الغليون الفرنساوي المستأمنة"، والذي استخدم لنقل البضائع عبر موانئ البحر المتوسط[134].

- **السُنبُك:** بضم السين والباء، وجمعها سنابك وسنابيك، وهي سفينة صغيرة من المراكب المستعملة في المحيط الهندي والبحر الأحمر، غير أنه ورد ذكرها في الوثائق كأحد السفن التي تعمل بالبحر المتوسط كذلك[135].
- **البلارقة:** وهي من السفن التي كانت تعمل في البحر المتوسط لحمل "زخاير العسكر"؛ أي المؤن والعتاد[136].
- **الذهبيات:** وهي نوع من المراكب المسطحة (بغير طوابق)، وبها عدة غرف تسع لعدد محدود من الركاب (حوالي عشرة)، ولها شراع مثلث الشكل يمتد بطول الصاري، وتتميز بتوفير وسائل الأمن والراحة للمسافرين، ويغلب عليها الأناقة والفخامة، ومزودة بغرف للنوم، ويكون ركابها من علية القوم[137].

([133]) أحمد السعيد سليمان: المرجع السابق، ص155.

([134]) دمياط: س218، ص82، م112، 29 ذو القعدة 1151هـ/ 11 مارس 1739م.

([135]) سحر حنفي: المرجع السابق، ص38.

([136]) الإسكندرية: س64، ص201، م352، 15 ربيع الأول 1123هـ/ 4 مايو 1711م.

([137]) جاستون فيت: القاهرة، مدينة الفن والتجارة، ترجمة مصطفى العبادي، القاهرة، 1990، ص132.

- **الفرقاطة:** والجمع فراقط، والفرقاطة نوع من السفن الحربية الخفيفة متوسطة الحجم، استعملها الأوربيون والعثمانيون في البحر المتوسط منذ أوائل القرن السابع عشر، ولكن لم يستمر استخدامها فترة طويلة[138].
- **الشنبر:** وجمعها شنابر، وهي مركب ذات مؤخرة مستديرة، واستخدمت في البحر المتوسط[139].

ومهما يكن من أمر، فقد تعددت السفن التي تمخر عباب البحر المتوسط، سواء أكانت تابعة للدولة العثمانية وولاياتها المختلفة أم للدول الأوربية.

العاملون على السفن :

كان يقوم بالعمل على السفن العديد من الأشخاص، بدءًا من قيادة السفينة، ثم التاجر الذي له دور مهم كذلك، ومن يسجل البضائع ثم الأعمال الخدمية الأخرى، وفيما يلي عرض لهؤلاء العاملين طبقًا لأهمية دور كل منهم:

[1] القبطان: وهو قائد السفينة، وفي الغالب ينتمي للبلد التي جاءت منها الشاحنة؛ فعلى سبيل المثال تذكر الوثائق ما نصه:" المركب الشيتية.. رياسة لفناري النصراني الفرنساوي.. القبودان"[140]، و"المركب الغليون الإنجليزي.. رياسة القبودان هبور الإنجليزي"[141]. ويحصل القبطان أو "القبودان" كما يذكر في الوثائق على تصريح للعمل في الموانئ؛ ميناء الشحن، ثم ميناء التفريغ، وكان هذا التصريح من الدولة العثمانية؛ إذ كان العمل في موانئها المتعددة[142].

([138]) درويش النخيلي: المرجع السابق، ص115.

([139]) سحر حنفي: المرجع السابق، ص38.

([140]) دمياط: س214، ص13، م14، 22 رمضان 1148هـ/ 8 فبراير 1736م.

([141]) نفسه: س218، ص ص82، 83، م114، 14 ذو الحجة الحرام 1151هـ/ 25 مارس 1739م.

([142]) Crecelius, D., French Ships and their Cargoes Sailing Between Damiette and Ottoman Ports 1777-1781, JESHO, vol. 37, Leiden (W.D), p. 251.

وقد تعددت جنسيات القباطنة؛ فكان منهم الفرنسيون، وهم الأكثر عددًا[143]، ثم الإنجليز[144]، وأحيانًا نجد أن القبطان إفرنجي فقط، ولا يحدد اسم البلد الذي ينتمي إليه "رياسة طلينة الإفرنجي"[145]. ونجد سفنًا تتبع مالطة "الشيتية المالطي وآخرى يتبع البندقية"[146]. وأحيانًا أخرى نجد اسم القبطان مجردًا من أية صفة تدل عليه "رياسة قيود سويدير النصراني ولد أسفنون"[147]؛ بمعنى سيطرة الأوربيين بشكل عام على قيادة السفن الكبيرة، خاصة الشيطية والغليون طبقًا لعينة الوثائق التي اطلعنا عليها.

[2] البازركان: أو البازرجان كما ترد أحيانًا في الوثائق، وهذه الكلمة تعني التاجر في اللغة الفارسية، وقد دخلت التركية بنفس المعنى[148]. وهذا الشخص كان يوجد على الشاحنات الأجنبية فقط "الذّمّيّ ياقومي النصراني بن أصلان البازركان بالشيتية الفرنساوي"[149]. ولم يكن هؤلاء البازركانات "التجار" نصارى أو يهودًا فقط، بل كان هناك العديد من المسلمين؛ مثل "عبد الكريم البازركان بالمركب الشيتية"[150]، و"الحاج مصطفى بن أحمد البازركان بالمركب الشيتية الفرنساوي"[151]، و"مصطفى بن عمر المغربي

([143]) دمياط: س212، ص ص40، 41، م38، 26 رمضان 1145هـ/ 13 مارس 1733م؛ الإسكندرية: س60، ص260، م111، 20 ربيع أول 1114هـ/ 15 أغسطس 1702م.

([144]) نفسه: س216، ص3، م4، 5 ذو القعدة 1148هـ/ 18 مارس 1736م؛ انظر: ملحق (10).

([145]) نفسه: ص46، م57، 14 ربيع الأول 1148هـ/ 5 أغسطس 1735م.

([146]) دمياط: س212، ص ص39، 40، م39، غرة المحرم 1145هـ/ 24 يوليو 1732م؛ س216، ص3، م5، 19 ربيع الآخر 1149هـ/ 28 أغسطس 1736م.

([147]) نفسه: س218، ص82، م112، 29 ذو القعدة 1151هـ/ 11 مارس 1739م.

([148]) أحمد السعيد سليمان: المرجع السابق، ص39.

([149]) دمياط: س216، ص3، م5، 19 ربيع الآخر 1149هـ/ 28 أغسطس 1736م.

([150]) نفسه: س214، ص13، م14، 22 رمضان 1148هـ/ 6 فبراير 1736م.

([151]) نفسه: س216، ص4، م10، 13 محرم 1149هـ/ 24 مايو 1736. انظر: ملحق (10).

البازركـان بالمركـب الغليـون"[152]، و"الحـاج محمـد بـن عبـد الله المغربـي البازركـان بـالغليون الإنجليـزي"[153]، و"إسـماعيل المعـروف بـابن الغـوث وإبـراهيم المعـروف بـالفوال البازركـان كـل منهمـا بـالغليون الفرنسـاوي"[154]. وهنا نجد اثنين يعملان كبازركان على مركب واحد.

وباستقراء الوثائق الخاصة بالبازركانات نجد نصارى وكذلك مسلمين غالبيتهم مـن المغاربـة، وهـذا يعنـي معرفـة هـؤلاء المغاربـة بلغـة قائـد السفينة، سـواء أكـان إنجليزيًّا أم فرنسيًّا أم بندقيًّا، أو على الأقل الإلمام بها؛ إذ كـان لا بد لـه من معرفة لغـة قبطـان السـفينة، حتـى يقـوم بـدور الوسـيط بـين الناقـل "القبطـان" والمرسِـل "التاجر"[155]، وإن كنا نميل إلى أن هناك استثناءات لهذه القاعدة، بمعنى أننا عثرنا على مترجمين كانوا يقومون بدور الوساطة هذا "فرنسي ترجمان[156] الفرانسة"[157].

وقد تحدد دور البازركان بنفس الدور الذي كان يقوم به " ريس " السفينة على السفن المحلية، فهو يحصل على إذن من الجمرك بشحن السفينة الأجنبية بدلاً من القبطان[158]؛ فعلى سبيل المثال نجد البازركان خليل الطرابلسي بعد حصوله على

([152]) نفسه: س218، ص82، م112، 29 ذو القعدة 1151هـ/ 11 مارس 1739م.

([153]) نفسه: س216، ص3، م4، 5 ذو القعدة 1148هـ، 18 مارس 1736م.

([154]) نفسه: س214، ص122، م150، 4 صفر 1148هـ/ 26 يونيو 1735م.

([155]) سحر حنفي: المرجع السابق، ص46.

([156]) وقد لعب التراجمة دورًا مهمًّا في تسهيل إبرام الصفقات التجارية بصفة خاصة. وقد أتقن العديد من المشارقة خاصة من النصارى لغات أوربية؛ فنجد "ديوان بن يليك الأرمني يعرف الإنجليزية، ويعمل ترجمانًا للإنجليز. انظر: قسمة عربية: س125، ص482، م683، 18 ذو الحجة 1188هـ/17 فبراير 1775م، وحواي الأرمني يعرف الفرنسية، ويعمل ترجمانًا للفرنسيين. انظر: قسمة عربية: س125، ص482، م683، 18 ذو الحجة 1189هـ/ 6 أكتوبر 1775م. وهو ما ساعد على انتشار اللغات الأوربية بين البعض في الشرق. للمزيد من المعلومات انظر: جمال كمال محمود: الترجمة ودورها في انتشار اللغات والكتابات، التراجمة الأرمن نموذجًا، بحث ضمن أبحاث ندوة بوغوص بك يوسفيان أول وزير خارجية لمصر، المنعقدة بمكتبة الإسكندرية، مارس 2014، "قيد النشر".

([157]) الإسكندرية، س58، ص101، م180، 28 جمادى الآخرة 1102هـ/ 29 مارس 1691م؛ دمياط: س216، ص3، م5، 19 ربيع الآخر 1149هـ/ 28 أغسطس 1736م.

([158]) نفسه: س218، ص82، م112، 29 ذو القعدة 1151هـ/ 11 مارس 1739م.

إذن من جمرك دمياط بشحن الغليون لبر الشام، رفض التجار شحن بضائعهم بالغليون بسبب تلف شديد به يحول دون وصوله سالمًا، وقد كان البازركان يتعهد في المحكمة الشرعية بتوصيل البضائع سالمة إلى المرسَل إليه بالميناء المتفق عليه؛ حيث تذكر الوثائق ما نصه "وأشهد على نفسه أنه أشحن بالشيتية المذكورة بجماعة من التجار... ليوصل ذلك إلى شركايهم"[159]. ونظرًا لأنه ينوب عن التجار الشاحنين لبضائعهم بالسفن الأجنبية لحماية البضائع المشحونة وتوصيلها إلى المرسل إليهم؛ لذا لا يتواجد البازركان على شاحنة واحدة، بل كان يتنقل في عمله على مختلف الشاحنات الأجنبية[160].

وعلى ذلك فقد كان للبازركان دور محوري في إتمام عمليات الصفقات التجارية التي كان عمادها السفن التي تنقلها عبر البحر المتوسط.

[3] اليازجي: يقوم بتسجيل البضائع المختلفة التي تصل إلى السفينة لشحنها على متنها "سليمان النصراني الطرابلسي اليازجي بالمركب الشيتية الفرنساوي"[161]؛ حيث نجده قد سجل حجة بالمحكمة تذكر أنه "وسق بالمركب الشيتية 147 أردب أرز أبيض، وخمس فردات بن قلب، 23 قفص سكر، 163 ربطة من الجلد، 72 قطعة قماش، 120 قنطار عجوة، 83 قطعة حنا لجماعة من التجار بدمياط ليوصل ذلك لشركايهم التجار القاطنين ببيروت وطرابلس وقبرص وأن عليه حفظ ذلك وصونه وإيصاله لأربابه"[162]. وكان ذلك يسجل أيضًا في دفتر بالجمرك "بموجب دفتر كمرك اللاذقية"[163].

([159]) نفسه: س216، ص46، م56، 27 ربيع الآخر 1148هـ/ 17 سبتمبر 1735م.

([160]) سحر حنفي: المرجع السابق، ص46.

([161]) دمياط: س216، ص72، م95، 20 جمادى الآخرة 1148هـ/ 8 نوفمبر 1735م.

([162]) نفسه: س179، ص78، م90، 4 شوال 1123هـ/ 15 نوفمبر 1710م.

([163]) نفسه: س212، ص ص39، 40، م38، 4 شوال 1145هـ/ 20 مارس 1733م.

وكان اليازجي يقوم بهذه المهمة بمفرده إذا كانت الشاحنة أجنبية؛ حيث نجد اليازجي سليمان الطرابلسي يدعو التجار لشحن بضائعهم بالشيتية لإيصاله إلى بيروت ويسجل ذلك، وكانت الشيتية برئاسة القبطان دوراني الفرنسي[164].

وكان لليازجي الحرية في السفر على متن الشاحنة أو المرابطة في الميناء عقب إنهاء مهمته، وفي حالة ما إذا سافر مع الشاحنة فإنه يكون مشتركًا في مسئولية وصول البضائع سالمة إلى جهة الوصول وتسليمها لأصحابها؛ فقد تقاسم دمتري بن حنا البيروتي المسئولية مع القبطان دبره أنتوني، عند فقدان إحدى صرر النقود من الشيطية القادمة من بيروت. كما يقوم أيضًا بإبلاغ المحكمة بأي طارئ تتعرض له الشاحنة ومن عليها أثناء الرحلة، فعند وفاة علي السايس على الشيتية الفرنسي عند سفرها من اللاذقية إلى دمياط، ختم القبطان على حاجيات التاجر المتوفى، ثم قام بتسليمها إلى جمرك دمياط، كما أبلغ محكمة دمياط الشرعية لاتخاذ الإجراءات اللازمة[165].

وعلى ذلك فقد تكامل دور القبطان والبازركان واليازجي في إتمام عملية الملاحة والنقل عبر البحر المتوسط.

الملاحة :

كانت السفن تسير بالمجاديف حتى نهاية القرن السابع عشر، وكانت السفن الشراعية التي تسمى "غليون" تسير بجانب السفن التي تسير بالتجديف، ولم تترك الأخيرة إلى قبيل العام 1700م، وكان الطراز النموذجي للسفينة المجدافية هو "قادرغة"، وكان المجدفون هم أسرى الحرب، والسجناء، أو المستخدمون بالأجرة،

(164) نفسه: س216، ص ص72، 73، م95، 20 جمادى الآخرة 1148هـ/ 8 نوفمبر 1735م.

(165) سحر حنفي: المرجع السابق، ص48.

وكانت السفن المجدافية تحتوي كذلك على أشرعة، وتنقسم السفن إلى أنواع مختلفة طبقًا لأعداد مجاديفها(166).

ولم يساهم المصريون بنصيب كبير في حركة الملاحة بالبحر المتوسط بالقياس بالدور الذي لعبوه في الملاحة في البحر الأحمر؛ حيث نجد غيابًا شبه تام للوثائق المتعلقة بتركات "رويسا" البحر المتوسط "بحر الروم" بالقياس بتركات "رويسا" البحر الأحمر "بحر القلزم". وقد رصد ريمون قوائم بيانية بشأن الملاحة في الإسكندرية، ومن خلالها تأكد من التفوق الساحق للملاحة الأوربية، وهو ما يتفق مع ما عثرنا عليه من وثائق الملاحة في البحر المتوسط في سجلات محكمتي الإسكندرية ودمياط(167)؛ فعلى سبيل المثال سنوات 1787-1788-1789 اتضح أنه من بين 528 سفينة (وهو المتوسط السنوي لعدد السفن التي تدخل ميناء الإسكندرية نجد 293 سفينة (تصل حمولتها الإجمالية 48.015 طنًا) و235 سفينة تركية ويونانية (حمولتها الإجمالية 29.486 طنًا)، وقد وصلت 35 سفينة من فرنسا وراجوز والبندقية.. إلخ إلى ميناء الإسكندرية، قادمة من موانئ رئيسية من أوربا، في حين لم ترد أي من السفن التركية أو اليونانية من موانئ رئيسية. ويبدو التفوق الأوربي أكثر وضوحًا مع بلدان المغرب العربي؛ فكان يصل الإسكندرية في المتوسط 45 سفينة أوربية سنويًّا، قادمة من المغرب الأقصى والجزائر وتونس وطرابلس الغرب في مقابل سفينة تركية أو يونانية. وكانت حركة التجارة بين مصر والأقاليم التابعة للدولة العثمانية هي التي حققت التوازن بين الملاحة الأوربية (دخلت 217 سفينة أوربية في المتوسط ميناء الإسكندرية أعوام 1787- 1789م) والملاحة الشرقية (233 سفينة تركية ويونانية). ومن الجدير بالذكر أن حمولة

(166) يلماز أزوتونا: موسوعة تاريخ الإمبراطورية العثمانية السياسي والعسكري والحضاري 629-1341هـ/1231-1922م، ترجمة عدنان محمود سليمان، مراجعة وتنقيح محمود الأنصاري، الدار العربية للموسوعات، الطبعة الأولى، ج3، بيروت، 2010، ص ص436-437.

(167) راجع ما سبق في هذا الفصل عن أنواع السفن والعاملين عليها.

السفن الأوربية كانت أكبر من حمولة السفن الشرقية المناظرة لها (164 طنًّا للسفن الأوربية في مقابل 125 طنًّا للسفن التركية واليونانية. وفي الوقت ذاته يتحقق التفوق للملاحة التركية واليونانية داخل الجزء الجنوبي الوحيد للأناضول (كرمان– كوس– رودس)، ذلك الإقليم الذي كان يحتكر التجارة بشكل كبير؛ ففي المتوسط دخلت 177 سفينة يونانية وتركية ميناء الإسكندرية من هذا الإقليم خلال سنوات (1787–1789م) في مقابل 127 سفينة أوربية. أما أعداد السفن بالنسبة لباقي أقاليم الدولة العثمانية بأوربا وآسيا (حيث يرد منها نحو خمسة أسداس الواردات المصرية من حيث القيمة) فكان العدد 90 سفينة أوربية في مقابل 56 سفينة تركية ويونانية[168].

والواقع أن تفوق الملاحة الأوربية مثّل حقيقة معروفة داخل البلاد الإسلامية نفسها، وهو ما جسدته مسألتان مهمتان: الأولى خلال عملية نقل الحجاج القادمين من شمال أفريقيا بحرًا، والتي أخذت حيّزًا واسعًا من حركة الملاحة الساحلية الأوربية؛ والثانية عبر نقل الرسائل ذات الطابع الرسمي بين مصر والدولة العثمانية والتي كانت تعتمد على السفن الأوربية، وأحيانًا كان يتم منع إقلاع السفن الأوربية من ميناء الإسكندرية إلا بعد إقلاع السفن الإسلامية "أذن لوي وكيل الملتزم بالسفر من الإسكندرية ما عدا الشيطية فتسافر بعد سفر مراكب المسلمين بيومين"[169].

وليس أدل على تفوق الملاحة الأوربية من البيورلدى– أمر أو مرسوم– الصادر من الديوان العالي بالقاهرة للأجهزة الإدارية في ميناء الإسكندرية "بصدور الإذن بشحن ذخيرة السلطنة الشريفة بمراكب النصارى المستأمنة، وحملها إلى محمية إسلامبول.. وأشهد على نفسه الذمي طري قابودان الفرنسية المستأمنة رايس الغليونة المرساة بالثغر أنه قبض وتسلم من ذخيرة السلطنة الشريفة 2414 زنبيلاً

(168) ريمون: المرجع السابق، ج1، ص ص305–306.

(169) الإسكندرية: س258، ص101، م180، 28 جمادى الآخرة 1102هـ/ 29 مارس 1691م.

من الأرز الأبيض بحساب الكيول تسعة عشر ألف كيلة رومي وقبض ناولونه ذلك بتمامه وكماله وعليه حفظ ذلك وصيانته إلى حين بلاغه محمية إسلامبول"[170].

وتزخر سجلات المحاكم الشرعية بالوثائق التي تتعلق باستئجار التجار للسفن الأوربية، وبخاصة الغلايين الفرنسية لنقل بضائع التجار، وتنص الوثائق على عبارة "حكم العادة" بمعنى أن ذلك هو المعتاد، وهؤلاء التجار كانوا من المغاربة والأتراك والشوام الذين يستعينون بالخدمة التي يقدمها القباطنة الأوربيون، فيتفقون معهم على نقل صفقاتهم التجارية وفق "نولون" محدد وبترتيبات معينة يتم تسجيلها في سجلات المحكمة بالتفصيل بأسماء التجار والكميات بالعدد والوزن وقيمة "النولون"، حتى إذا ما حدث نزاع بين القبطان والتجار يتم الرجوع للمحكمة؛ للتأكد من نص الاتفاق الذي يعد حجة من حجج المحاكم الشرعية التي سجلت حالات لا حصر لها من تلك العمليات[171].

ولم يكن السبب الرئيسي في إقبال التجار على السفن الأوربية راجعًا إلى نقص حمولة السفن المحلية (التركية أو اليونانية) الموجودة؛ فقد ذكر القناصل الفرنسيون بالإسكندرية خلال القرن الثامن عشر مثلاً أن السفن العثمانية كثيرًا ما ظلت معطلة عن العمل، بسبب انتظار شحنها بالبضائع. وأثارت هذه المسألة غير مرة ردود فعل السلطات العثمانية، إلا أنها كانت غير ذات جدوى، وظل الغربيون محتفظين بامتياز الملاحة مع الموانئ الأوربية؛ حيث لم تطأها أي سفينة إسلامية، هذا في الوقت الذي كانت فيه الموانئ الساحلية داخل الأقاليم العثمانية مفتوحة أمامهم، فأمكنهم أن يحققوا أرباحًا طائلة من جراء تميز سفنهم بالتفوق التقني وأساليبهم التجارية الأكثر حنكة وخبرة: ففي كثير من الأحيان آثر التجار المحليون التعامل مع السفن الأوربية التي بدت لهم أكثر أمانًا من السفن المحلية التي تبحر

([170]) نفسه: س63، ص124، م217؛ نفسه: ص131، م231، 15 شعبان 1128هـ/ 5 أغسطس 1716م. انظر: ملحق (2).

([171]) نفسه: ص ص187-188، م349، 15 جمادى الآخرة 1128هـ/ 7 يونيو 1716م.

"بدون احتياطات، كما ينقصها العتاد الضروري جدًّا، في الوقت الذي تحمل فيه بالوزن الزائد، ويتعرقل سيرها"[172].

ومثّلت السفن الفرنسية أكثر من نصف عدد السفن الأوربية؛ ففي سنوات 1787-1789م دخلت الإسكندرية في المتوسط 153 سفينة فرنسية، كانت حمايتها أكثر أمنًا؛ وذلك بفضل حركة السفن الحربية[173]؛ حيث كانت السفن الحربية مزودة بمدافع زنة قنبلة البعض منها اثنا عشر رطلاً، وبعضها مزود ببطاريات تتألف من مدفع نحاس من عيار 16 بوصة تزن قنبلته 16 رطلاً[174].

لقد شكلت القرصنة[175] التي مارسها المالطيون بخاصة إزعاجًا لأرباب النقل المحلي، وهو ما كان يسعد القناصل كثيرًا، فقد كتب تاتبو في عام 1778: إنه من الضروري للغاية من أجل دعم القافلة التجارية الفرنسية أن يظهر القراصنة من آن إلى آخر أمام ميناء دمياط، وأن يقوموا ببعض المصادرات والنهب، وبدون هذه الوسيلة ستظل المراكب المحلية تقوم بنقل كل التجارة تقريبًا على الساحل الشامي[176].

لقد تميزت ملاحة السفن الأوربية بمزايا أخرى؛ منها: وجود لائحة تنظم الرسوم الجمركية بشكل ملائم للغاية (فالسفن الأوربية المشحونة بالبضائع كانت تدفع رسوم دخول وخروج أقل قيمة من غيرها)، إلى جانب الحصانة الكبيرة من

([172]) دمياط: س218، ص60، م82، 10 ذو القعدة 1151هـ/ 19 فبراير 1739م.

([173]) ريمون: المرجع السابق، ج1، ص307؛ عبد الوهاب بكر: ميناء دمياط ودوره في العلاقات بين مصر وبلاد الليفانت خلال القرن الثامن عشر، ضمن كتاب مصر وعالم البحر المتوسط في العصر الحديث، إشراف رؤوف عباس، مكتبة نهضة الشرق، القاهرة، 1999، ص67.

([174]) محمد رفعت رمضان، علي بك الكبير، تحرير مسؤولة عطية، دار الكتب والوثائق القومية، القاهرة، 2016م، ص ص183-184.

([175]) انظر تفاصيل القرصنة في الفصل الرابع من هذا الكتاب.

([176]) لمزيد من المعلومات انظر: جمال كمال محمود: القرصنة في البحر المتوسط في العصر العثماني، دراسة تاريخية وثائقية، الهيئة المصرية العامة للكتاب، القاهرة، 2015، ص ص72-73.

التعرض للإهانات المحلية، والأمن والأمان الذي وفرته المعاهدات التجارية وحماية القناصل[177].

وكان على السلطات العثمانية- إزاء عمليات القرصنة التي تعرضت لها السفن المحلية طيلة القرن الثامن عشر- أن تبذل جهدًا أكبر في حماية القوافل التجارية البحرية المحلية، وذلك بالعمل على احترام الامتياز التجاري الذي تمتعت به ملاحة السفن المحلية بين موانئ الإمبراطورية (صدر ذلك في سنوات 1716، 1747، 1753، 1755، 1757، 1767م)- نظريًّا- أو على الأقل حثها على أن تكون الأولوية في استخدام السفن العثمانية الراسية داخل ميناء الإسكندرية (كما حدث في سنوات 1741، 1748، 1750، 1784، 1788م). غير أن جهود القناصل ومساعيهم وفساد السلطات في الإسكندرية وفي القاهرة والرشاوى التي كانت تفعل فعلها في تخفيف حدة الأوامر السلطانية، هذا إلى جانب تدليس موظفي الجمارك الذين ارتبطوا بمصالح مع الفرنسيين، ومقاومة التجار المحليين لتلك الأوامر؛ وذلك بسبب اعتيادهم على استخدام السفن الأوربية- كل ذلك كان في مجمله سببًا في الإعراض عن تنفيذ تلك الأوامر، ومن ثم كانت حركة النقل المحلي في صالح الملاحة الأوربية دائمًا. وقدر جيرار بأن نحو عشر سفن فرنسية كانت تقوم على الحركة التجارية بين أوربا مصر، وعدد معين من تلك السفن كان يشق طريقه بين الموانئ الساحلية الشرقية والموانئ الأخرى[178].

وعلى أية حال حقق الأوربيون تفوقًا كبيرًا في الملاحة في البحر المتوسط، لاسيما في القرن الثامن عشر بعد تعاظم دور القراصنة في البحر المتوسط في دفع التجار- حتى المشارقة- إلى استخدام السفن الأوربية الأقوى، والتي يتمتع أغلبها

([177]) الإسكندرية: س41، ص1، م2، 18 جمادى الآخر 1098هـ/23 أبريل 1687م. ريمون: المرجع السابق، ج1، ص308.

([178]) الإسكندرية: س3، ص2، م1، 14 رمضان 964هـ/ 11 يوليو 1557م. نفس المرجع السابق، ص309.

بحماية مسلحة، وتسير في شكل قافلة، ما ساعدها بشكل كبير على أن يكون لها القوس المعلى في حركة الملاحة في البحر المتوسط.

تذاكر النقل :

بعد حصول قائد السفينة التجارية على إذن من ديوان الجمرك بالشحن يدعو قائد السفينة "القبطان" أو "اليازجي" التجار لشحن بضائعهم. ويتم عقد النقل بين طرفين الناقل (قائد الشاحنة) والمرسِل (التاجر)، وأحيانًا ينضم إليها الشخص المرسَل إليه، ويسجل ذلك الاتفاق فيما يعرف بتذكرة النقل[179]، وتنسخ تذكرة النقل من أربعة نسخ إحداها يبعث بها المرسِل إلى المرسل إليه لاستلام البضاعة بها[180].

ويبدو أن البازركان كان المسؤول من قبل التجار المرسلين عن توصيل نسخة المرسَل إليهم لاستلام البضاعة المرسَلة بمقتضى تلك التذكرة، أو أن تلك النسخة كانت تنقل بواسطة سفينة أخرى أو مع تجار مسافرين على نفس الشاحنة[181]. وتعطى النسخة الثانية للناقل لطلب الأجرة بمقتضاها[182]، وتكتب الثالثة بديوان جمرك ميناء الإقلاع عند جمركة البضائع قبل نقلها إلى الشاحنة[183]. ولزيادة ضمان التجار للبضائع المرسَلة فإن تذكرة النقل كانت توثق

([179]) محكمة دمياط، س190، ص105، م151، 3 شوال 1130هـ/ 30 أغسطس 1718م؛ نفسه: س265، ص368، م516، 10 صفر 1183هـ/ 15 يونيه 1769م؛ عثمان سلطان: الحقوق التجارية، ج1، ط2، سوريا 1939، ص193.

([180]) Shmuelevitz, Areyh: The Jews of the Ottoman in the Late Fifteenth and Sixteenth Centuries, Leiden, 1984, p. 154.

([181]) سحر حنفي: المرجع السابق، ص50.

([182]) علي جمال الدين عوض: العقود التجارية، مكتبة النهضة العربية، القاهرة، 1959، ص146.

([183]) الإسكندرية: س70، ص ص139، 140، م80، 15 رجب 1116هـ/ 13 نوفمبر 1704م؛ دمياط: س212، ص ص39، 40، 4 شوال 1145هـ/20 مارس 1733م.

بنسخة رابعة في سجلات المحاكم الشرعية، وهو ما نقل لنا بشكل أكبر تلك الصفقات[184].

وتكمن أهمية تذكرة النقل في كونها أداة لإثبات العقد ضد الناقل، وهي حجة لصالح المرسِل والمرسَل إليه، كما أنها حجة للناقل ضد المرسَل إليه، وإن لم يكن هذا الأخير طرفًا فيه[185]. كما تعتبر تذكرة النقل سندًا يمثل حيازة البضاعة، فلا يسلم الناقل البضاعة إلا لمن معه السند[186]. وعلى ذلك فتذكرة النقل سند رسمي لكل الأطراف سواء الراسِل أو الناقل أو المرسَل إليه.

وتشمل التذكرة كافة الشروط الرئيسية للتعاقد، والتي من شأنها تمييز البضاعة المنقولة، وتحديد التزامات الناقل كمقدار ونوع البضاعة وعلاماتها[187]، فكان لا بد من وضع نيشانة[188]؛ أي علامة على بضاعة كل تاجر على حدة تميزها من غيرها من بضائع التجار الآخرين على نفس الشاحنة، كما تتضمن التذكرة اسم المرسِل والمرسَل إليه وميناء الوصول[189] المتفق عليه وأجرة النقل وتاريخ تحرير التذكرة، كما نجد بعض تلك العقود تشمل عدد الأجولة من البضاعة المحمولة تحت اسم إنعام القبودان وصلت إلى 11 جوال دخان لمانويل الإنجليزي القبطان، وكان وزنها 3 قنطار و75 رطل[190].

([184]) الإسكندرية: س63، ص187، م349، 15 جمادى الآخرة 1128هـ/ 7 يوليو 1716م.

([185]) عثمان سلطان: المرجع السابق، ص188.

([186]) حسين النوري: العقود التجارية (الملكية التجارية الصناعية، السندات المصرفية)، القاهرة، 1974، ص46.

([187]) دمياط: س167، ص204، م257، 28 صفر 1114هـ/ 24 يوليه 1702م؛ س281، ص74، م95، 9 ربيع الأول 1194هـ/ 15 مارس 1780م.

([188]) النِّشان: بكسر النون بمعنى العلامة أو الشارة أو الشعار. انظر: أحمد السعيد سليمان: المرجع السابق، ص190.

([189]) دمياط: س190، ص12، م19، 14 جمادى الأولى 1130هـ/ 15 أبريل 1718م؛ نفسه: س187، ص262، م338، 26 ذو الحجة 1129هـ/ 1 ديسمبر 1717م؛ نفسه س212، ص ص39-41، م38، 27 ذو القعدة 1145هـ/ 11 مايو 1733م.

([190]) نفسه: س212، ص39، م37، 26 رمضان 1145هـ/12 مارس 1733م.

ولا بد من ضامن يضمن ربان السفينة أو من يدير شئونها. وكان هذا الضامن في الغالب أحد مالكي السفينة[191] أو أحد الأعيان بميناء الإقلاع. وتنحصر مهمة الضامن في إقراره بمسئوليته الكاملة عن كافة ما التزم به ربان السفينة سواء وصول هذه البضائع لأصحابها، أو تعويض التجار بدفع قيمة هذه البضائع لهم إن أخلّ الربان أو فرّط فيما تصادق عليه، وسجله كحجة في المحكمة الشرعية[192].

ومن الجدير بالذكر أنه تنشأ عن عقد النقل المبرم التزامات على الناقل وحقوق له، وتتمثل الالتزامات في أنه يقوم بتنظيم وترتيب البضاعة بوضع كل جزء منها في المكان المناسب له، حيث يُسأل عما يصيب البضاعة بخطئه سواء في الشحن أو الرصّ[193]؛ لذا حرص الناقلون على ترتيب البضائع ووضع السوائل منها كالعسل أو الزيت بفرش الحصر والخيش لها، مع وضع سلال وأقفاص البضائع الأخرى فيما بينها من أجل المحافظة عليها ووصولها سالمة إلى المرسَل إليهم، كما يتوجب على الربان اتباع طريق الملاحة والالتزام بخط السير المتفق عليه من ميناء الإقلاع إلى ميناء الوصول، فلا يجوز له أن يسلك طريقًا آخر، أو أن يقف بموانئ لم تجر العادة بالوقوف فيها، إلا إذا اضطر إلى ذلك خشية الغرق لتلف ألمّ بالشاحنة أدى لتسرب المياه مثلاً، فيضطر إلى الرسو في ميناء لم يعتدْ الرسو فيه أو اشتداد الرياح أو الأمواج أو التعرض لهجوم القراصنة[194].

وكان على الناقل كذلك أن يحافظ على البضاعة؛ لأنه ملزم بتسليمها إلى المرسَل إليه سالمة كما استلمها من المرسَل؛ لذا ففي حالة وفاة أحد التجار المسافرين مع بضائعهم المشحونة على السفينة، يحافظ القبطان على تلك البضائع

(191) عبد الحميد سليمان: المرجع السابق، ص272.

(192) نفسه.

(193) علي جمال الدين: المرجع السابق، ص149.

(194) مصطفى كمال طه: الوجيز في القانون البحري، ط1، دار المعارف، الإسكندرية، 1955، ص234.

إلى حين تسليمها لجمرك ميناء الوصول، وكان من حق الربان من أجل المحافظة على البضائع جمع أسلحة كافة ركاب الشاحنة خوفًا من طمع بعض الركاب في البضائع المشحونة. أما إذا ثبت إهمال الربان وعدم محافظته على البضائع يلزمه القاضي بدفع قيمة البضاعة التي فقدت، ويجب على الناقل كذلك تفريغ البضاعة وإنزالها على أرض ميناء الوصول، ولا يسمح الربان بتفريغ سفينته إلا بعد حصوله على تعهد أمين الجمرك بضمان حماية البضائع[195].

ولا يمكن للناقل التنصل من مسئوليته الناشئة عن عقد النقل إلا إذا أثبت أن هلاك البضاعة أو تلفها أو التأخر في تسليمها يرجع إلى سبب قهري لا يمكن توقعه، ولا يمكن دفعه، وليس له دخل في حدوثه وجعل تنفيذ التزامه مستحيلاً[196] كالرياح الشديدة، أو القرصنة، أو تعرض السفينة لمواجهة مع سفينة حربية لدولة معادية؛ عندئذ لا يحق لأصحاب البضائع من التجار مطالبة الربابنة أو الضامنين بشيء. أما إذا غرقت إحدى السفن نتيجة إهمال ربانها أو تحميلها بما لا طاقة لها به فإن أصحاب السفينة وربابنتها مسئولون عن تعويض التجار بقيمة ما فقدوا[197]. أما إذا خففت الشاحنة أثناء سيرها بعض حمولتها بإلقائها في البحر إنقاذًا للسفينة في حالات العواصف الشديدة، فألقوا كمية من البضائع في البحر، ففي هذه الحالة يتحمل أصحاب البضائع متضامين تعويض صاحبها عن بضاعته[198].

وفي المقابل كان للناقل حقوق؛ منها أنه يجب على التاجر المرسِل تسليم الناقل البضاعة المتفق على نقلها في الموعد والشروط الواردة بالعقد تمكينًا له من تنفيذ التزامه بالنقل، فإن عدل عن النقل كان مسئولاً أمام الناقل ولزم عليه

([195]) سحر حنفي: المرجع السابق، ص52، 53.

([196]) حسين النوري: المرجع السابق، ص53.

([197]) عبد الحميد سليمان: المرجع السابق، ص273.

([198]) نفسه.

تعويضه[199]؛ فقد استأجر أحد التجار شاحنة، لكنه أخّر إقلاعها عن الميعاد المتفق عليه، فاعترض الناقل على ذلك قائلاً:" إن السفينة ممسوكة بيد المدعى عليه فارغة معطلة عن الشحن، وأنه لو شحن السفينة في المدة المعينة وسافرت آخر يوم من مدة الإجارة لكانت وصلت، ولكن حصل التعطيل والتقصير من المدعى عليه، فيطالب بمبلغ الأجرة"، عندئذ أصبح التاجر المرسِل ملزمًا بتعويض الناقل عن هذا التأخير[200].

وكان من حق الناقل كذلك الأجر المتفق عليه في العقد، وأطلقت الوثائق عليه اسم "نولون"[201]. وفي الغالب لا يتم تسليم الناقل الأجر إلا بعد تنفيذه عملية النقل سالمة. غير أنه في نهايات القرن الثامن عشر تشدد الناقلون في الحصول على الأجر من المرسِل مقدمًا عند تسليم البضاعة للشحن، ولا يتبقى إلا البوالص التي يتم تسليمها إليه بعد إتمام عملية النقل؛ فقد قبض القبطان ماي الفرنسي قبطان الغليون الفرنسي كذلك إيجار القمرة الخاصة بالسفينة 820 قرشًا، وأجرة كل قنطار من التمر 50 نصفًا والحنة 30 نصفًا والنطرون 20، والحصر الكبير 15 نصفًا والصغير 10 أنصاف وكل رجل 12 قرشًا روميًّا و"قبض نولونه"[202]. وهذا يؤكد أن الحصول على أجرة النقل كانت يتم أحيانًا مقدمًا خلال القرن السابع عشر.

ومن الجدير ذكره أن مقدار أجرة النقل يترتب على توافر السفن أو قلتها[203]، وكذلك مسافة الرحلة، كما أن الأجرة كانت حسب نوعية البضاعة؛ فنجد نقل التمر

(199) علي جمال الدين: المرجع السابق، ص156.

(200) سحر حنفي: المرجع السابق، ص54.

(201) الإسكندرية: س63، ص ص187، 188، م349، 15 جمادى الآخرة 1128هـ/ 7 يونيه 1716م.

(202) نفسه.

(203) جيرار: المصدر السابق، ص295.

مثلاً بالقنطار والأرز بالجوال والجلد بالجوال والقطعة بالقطعة والسكر بالرطل والدخان بالقنطار والحصير بالواحدة والبن بالفردة والأقمشة بالجوال[204].

ولما كانت الأجرة هي مقابل تنفيذ الناقل التزامه بالنقل، فإنه إذا تعذر عليه ذلك لأي سبب سقط حقه في الأجر، وإذا حدث ذلك بخطأ منه كان فوق ذلك مسئولاً عن تعويض المرسِل أو المرسَل إليه، أما إذا كان عدم النقل راجعًا إلى سبب قهري فلا يستحق الناقل أجرة، ولكنه لا يسأل عن أي تعويض مادام لا ينسب إليه خطأ[205]. فقد كان اشتداد الريح وشدة الأمواج عاملاً رئيسيًّا في فقدان الناقل لأربعمائة أقة من العسل المتعهد بنقله، لذا لم يسأل في هذه الحالة عن تعويض المرسل أو المرسل إليه عن هذا الخطأ؛ لأنه يرجع إلى سبب قهري، غير أنه لم يحصل بالطبع على الأجرة[206]. أما إذا ثبت إهمال القبطان فيعوض صاحب البضاعة عن قيمة بضاعته ولا يدفع لها أجرة[207].

ومهما يكن من أمر، فقد اتضح مدى أهمية إجراءات شحن البضائع من تذاكر النقل، وتفاصيلها المتعددة من نوعية البضاعة وعلاماتها، وواجبات وحقوق أطراف عملية النقل، وكذلك الأجرة التي تختلف من بضاعة إلى أخرى، وكذلك من ميناء إلى آخر، واتضح كذلك أن السفن الأوربية قد استأثرت بعملية النقل تقريبًا لدقة صناعتها وكبر حجمها قياسًا بالسفن العثمانية وسفن بعض الأهالي التي

([204]) الإسكندرية: س63، ص124، م217، 15 شعبان 1128هـ/ 5 أغسطس 1716م؛ دمياط: س214، ص122، م150، 4 صفر 1148هـ/ 26 يونيو 1735م؛ الإسكندرية: س60، ص60، م111، 20 ربيع الأول 1114هـ/ 15 أغسطس 1702م؛ دمياط: س256، ص176، م252، 27 صفر 1176هـ/ 17 أغسطس 1762؛ نفسه: س197، ص29، م37، 21 صفر 1135هـ/ 1 ديسمبر 1722م؛ نفسه: س277، ص211، "المادة غير مكتوبة" 6 شوال 1193هـ/17 أكتوبر 1779م؛ نفسه: س278، ص170، م208، 0 رجب 1193هـ/ 23 يوليه 1779م.

([205]) علي جمال الدين: المرجع السابق، ص ص156، 157.

([206]) الإسكندرية: س77، ص187، م320، 26 صفر 1153هـ/25 مايو 1740م.

([207]) سحر حنفي: المرجع السابق، ص57.

وجدت بأحجام معقولة، لكن اقتصر عمل أغلبها على الملاحة في البحر الأحمر الذي كان مغلقًا شمال جدة أمام السفن الأوربية[208]، ولعل ذلك هو السبب الرئيسي في سيطرة السفن العثمانية وسفن الأهالي على الملاحة في قطاع كبير من البحر الأحمر عبر أكثر من قرنين من الزمان، حتى فتح أمام الملاحة الأوربية[209]، التي ما لبثت أن حققت تفوقًا في البحر الأحمر كالبحر المتوسط، حتى وصول محمد علي لحكم مصر، وبدأ إرسال البعثات لدراسة فنون البحر وعلومه واستعان بالخبرة الأوربية، خاصة الفرنسية، وأنشأ ترسانة صناعة السفن التي ما لبثت أن حققت تفوقًا كبيرًا، لاسيّما في حروب محمد علي التي نتج عنها بناء إمبراطورية مصرية، لكنها لم تستمر طويلاً، وناصبتها القوى الدولية العداء حتى حجّمتها، وفرضت تسوية لندن على محمد علي 1840م، والتي اضطر إلى قبولها وما تبعها من فرمانيْ السلطان العثماني 1841م.

معوقات الملاحة في البحر المتوسط ومخاطرها :

لم تسر حركة الملاحة في البحر المتوسط في سهولة ويسر في كل الأحوال، بل تعرضت في بعض الأحيان للعديد من المعوقات سواء طبيعية أو بشرية[210]، ويأتي في مقدمة المعوقات الطبيعية تيارات البحر وأمواجه، والتي تغير بمرور الوقت شكل السواحل؛ فحركة الأمواج تؤدي إلى نحت في الجزء الساحلي الذي يتأثر بها، ثم تحمل كميات من الرمال إلى شواطئ أخرى في عملية الإرساب، وهو

(208) جمال كمال محمود: البحر الأحمر في الاستراتيجية العثمانية، المركز العربي للأبحاث ودراسة السياسات، بيروت، 2019، ص101.

(209) للمزيد من المعلومات حول محاولات القوى الأوربية فتح البحر الأحمر أمام الملاحة الأوربية. انظر: جمال كمال محمود: كارلو روزيتي: قنصل وتاجر بندقي في القاهرة العثمانية، دار الكتب والوثائق القومية، القاهرة 2019.

(210) سوف نشير إلى بعض العوامل البشرية هنا، وباقي العوامل البشرية خاصة القرصنة البحرية التي كانت من أهم الأخطار والمعوقات لحركة الملاحة بشكل عام في الفصل الرابع الخاص بالقرصنة في هذا الكتاب.

ما يعرف بالنحت والإرساب[211]؛ مما ترتب عليه ضحالة قاع العديد من موانئ البحر المتوسط، وهو ما اضطر السفن الكبيرة إلى الوقوف في عرض البحر؛ لأنها لا تستطيع الوصول إلى الشاطئ، على أن تقوم "النقاير"- وهي السفن الصغيرة- بنقل البضائع إلى داخل الموانئ، كما كانت شدة الأمواج سببًا في غرق بعض السفن أحيانًا؛ لذلك حرص "رويسا" السفن على التنبؤ بحالة الأمواج قبل رسو السفن في الميناء وإنزال ركابها، وهناك من الشاحنات ما تعرض للغرق وهو في الميناء نتيجة شدة الأمواج والرياح؛ لذا تضطر السفن الراسية بالموانئ عند اشتداد الرياح إلى الابتعاد عن الشاطئ واللجوء إلى عرض البحر خوفًا من أن ترتطم بصخوره، وهناك أيضًا بعض السفن التي اضطرت إلى الرسو بميناء آخر غير الميناء المقرر لها نتيجة شدة الأمواج[212].

وتعد الرياح من أهم معوقات الملاحة ومخاطرها؛ إذ تؤدي إلى تكسير وغرق وحرق المراكب أحيانًا أثناء تواجدها بالميناء أو عند وصولها وارتطامها بالرصيف أو فور خروجها من الميناء أو دخولها إليه؛ مثل غرق شاحنة أجنبية قبل دخولها إلى الميناء، وفي حالة أخرى تم شحن مركب بحمص من مخازن السلطنة بثغر رشيد لينقل إلى الإسكندرية، فهبت رياح شديدة أدت إلى غرق المركب بكل ما فيها، وكذلك مركب محمل بالأرز والسكر للسلطنة، وآخر محمل بالكتان والقهوة والفلفل والسكر والحنة وغيرها بسبب "طغيان البحر وهيجانه من غلبة الريح"، ما كان يدفع بالقبطان إلى الأمر بإلقاء بعض البضائع في البحر لتخفيف الحمولة، ويتحمل ثمنها جميع من على المركب من التجار بالسوية بينهم. ومن سوء حظ السفن– خاصة الأجنبية– لو حدث لها حادث في منطقة من مناطق وجود العربان، الذين يستولون على كل ما في السفينة من بضائع ورجال. أما إذا غرقت السفينة بعيدًا

([211]) يوسف عبد المجيد فايد: دراسات في الأقبانوغرافية، دار النهضة العربية، القاهرة، 1995، ص101.

([212]) سحر حنفي: المرجع السابق، ص66.

عنهم فيمكن لقبطانها أن ينقذ رجاله بصنادل المركب ويدخل المدينة في أمان. ويتوجهون إلى قاضي الثغر لإثبات الحالة ويسلمهم القاضي لقنصلهم[213].

ويعد عطب السفينة من أهم معوقات الملاحة؛ حيث استأجر تاجران مصريان قمرتين في سفينة القبطان "أريوا" الفرنسي من الإسكندرية إلى إسلامبول بأجرة قدرها 31 ريالاً، وقبضها القبطان مقدمًا، وفي بداية الطريق عطبت السفينة "انكسرت"، وأراد التاجران أخذ الأجرة، وطال نزاعهما مع القبطان، وانتقل إلى المحكمة فما كان من القاضي إلا أن حكم لهما بعشرين ريالاً حتى ينتهي النزاع[214].

ويذكر أحمد شلبي أنه عند عودة الجنود الذين كانوا في كريت نزلوا الإسكندرية وألقوا مراسي مراكبهم، فقامت رياح شديدة قطعت الحبال وكسَّرت المراكب ومات العسكر وألقت الرياح بعضهم على الشاطئ وامتلأت المينا بالغرقى[215]، والملاحظ أن هذه المراكب حربية وليست تجارية، بمعنى أن حمولتها في الغالب تكون خفيفة؛ العسكر وسلاحهم ومؤنتهم، ولا تحمل أطنانًا من البضائع كما في حالة المراكب التجارية.

ومن الجدير بالذكر أن الرياح يمكنها تغيير اتجاه بعض المراكب؛ فنجد سفينة محملة بالقمح ومتجهة إلى بلاد المغرب، لكن الرياح ألقت بها بالقرب من البندقية، وقد حاول القبطان البقاء خارج الميناء حتى تهدأ الرياح إلا أنه حوصر بالقوارب التي تؤمّن الميناء، والتي أرغمته على الدخول إلى الميناء، وأجبر على بيع القمح بثمن زهيد، ثم تركوه يرحل. وأحيانًا تكون المركب متجهة إلى المغرب وتلقي بها الرياح إلى ميناء دمياط، أو تكون متجهة من طرابلس الشام إلى فرنسا

([213]) نصرة عبد المتجلي إبراهيم: الإسكندرية في العصر العثماني، الحياة الاقتصادية والاجتماعية، الهيئة المصرية العامة للكتاب، القاهرة، 2013، ص96.

([214]) الإسكندرية: س90، ص43، م58، 14 جمادى الأولى 1181هـ/8 أكتوبر 1767م.

([215]) أحمد شلبي بن عبد الغني: أوضح الإشارات فيمن تولى مصر القاهرة من الوزراء والباشات، تحقيق عبد الرحيم عبد الرحمن، مكتبة الخانجي، القاهرة، 1978، ص169.

وتوجهها الرياح إلى ميناء الإسكندرية، أو تكون متجهة إلى جزيرة رودس "لكن الريح رماه إلى الثغر". وأحيانًا يغرق المركب بكل ما به، ومن ينجُ ينتظر صدفة مرور من ينقذه. وكثيرًا ما دخل الميناء مراكب دفعتها إليها الرياح وبقيت في الميناء لأيام، وهو ما كان يعرض البضائع للتلف. وإذا كانت البضائع حيوانات مثل الخيول والأغنام والأبقار أو غيره فتنفق بسبب الرياح والبرد بالإضافة إلى الجوع والعطش[216].

وتعد عيوب الصناعة من أهم أسباب غرق المراكب وبالتالي معوقات الملاحة؛ كأن تكون المواد الخام المصنَّع منها المركب رديئة كالخشب والمسامير وغيره.. مما يعرض المركب للغرق فور خروجها من الميناء، وهو ما يحتم على القبطان العودة مرة أخرى إلى الميناء، وهنا لا يحق له– كما ذكرنا– أن يأخذ أجرًا على المسافرين ولا على البضائع المشحونة معه[217].

ويعد الخلاف بين البحارة أحد أسباب الغرق، وكما ورد في المثل الشعبي "إن كترت النواتية غرقت المركب"[218].

ومن معوقات الملاحة كذلك زيادة الأوزان عن القدرة الاستيعابية للمركب، حيث يطمع أصحاب السفن–أحيانًا– في جمع أكبر حصيلة من المال عن حمولة السفينة، فيقومون بشحنها بأكثر من طاقتها بالبضائع والمسافرين، مما يؤدي إلى غرق السفينة بمن فيها. وقد يحاول القبطان إنقاذ ما يمكن إنقاذه من خلال إلقاء

([216]) محمد عفيفي: الأوقاف والحياة الاقتصادية في مصر في العصر العثماني، الهيئة المصرية العامة للكتاب، القاهرة، 1991، ص183؛ نصرة عبد المتجلي: المرجع السابق، ص96.

([217]) نفسه: ص97.

([218]) جون لويس بوركهارت: العادات والتقاليد المصرية من الأمثال الشعبية في عهد محمد علي، ترجمة إبراهيم أحمد شعلان، ط3، الهيئة المصرية العامة للكتاب، القاهرة، 2000، ص76.

جزء من حمولة المركب تفاديًا لغرقها، على أن يوزع ذلك على من فيها بالتساوي، وفي بعض الحالات يرفض البعض الدفع فيدفعه "القبطان عنه"[219].

ويذكر ابن إياس حادثة غرق مركب شهيرة بسبب الرياح تتعلق بالمباشرين الخمسة الذين أرسلهم السلطان سليم الأول بعد مغادرته مصر ليجمعوا الأموال، فتجبروا على أهل مصر وصادروا أموالهم بما في ذلك الأوقاف والرزق الإحباسية، فغرقوا بكل ما جمعوا في عرض البحر تجاه جزيرة رودس، وقد علل ابن إياس ذلك بأنه جزاء على تجبرهم وظلمهم لأهل مصر[220].

من الجدير ذكره أن قباطنة السفن وكذلك التجار كانوا يعرفون مواسم الرياح، ويتجنبون السفر خلالها خوفًا من أن تتلف الرياح البضائع المشحونة بالسفن أو تحطم المراكب أو تغير مسارها[221].

وفي أحيان كثيرة كان يعاد إصلاح السفينة إذا كانت إصابتها بسيطة، ويعاد تشغيلها من جديد. وقد تباع المركب الغريقة وهي لا تزال تحت الماء أو بعد انتشالها منه، ويباع ما يتبقى من المركب المحروق. وهناك حالات كان يمكن فيها استخراج ما بالمركب بعد غرقها، خاصة إذا كانت البضائع المحملة على المركب مواد صلبة أو حتى أقمشة وحبوبًا. ويتم الاستخراج بواسطة الغطاسين، ويتم إيداع ما يستخرجونه في بيت المال بحضور ومعرفة القاضي[222].

ومهما يكن من أمر، فقد تعددت العوامل الطبيعية التي مثلت أحد أهم معوقات الملاحة في البحر المتوسط بشكل عام، لكن لم تكن العوامل الطبيعية وحدها، بل كان للعوامل البشرية كذلك دور كمعوق مهم من معوقات الملاحة.

([219]) صلاح أحمد هريدي: فصول من تاريخ المدن المصرية خلال العصر العثماني، عين للدراسات والبحوث الإنسانية والاجتماعية، ط1، القاهرة، 2004، ص19؛ نصرة عبد المتجلي: المرجع السابق، ص98.

([220]) ابن إياس: بدائع الزهور في وقائع الدهور، ج5، تحقيق محمد مصطفى زيادة، الهيئة المصرية العامة للكتاب، القاهرة، 1984، ص ص283-284.

([221]) جمال كمال محمود: البحر الأحمر، المرجع السابق، ص ص120-121.

([222]) نصرة عبد المتجلي: المرجع السابق، ص99.

المعوقات البشرية :

كان للصراعات العسكرية والسياسية بين القوى الكبرى في البحر المتوسط أثرها في تعويق الملاحة والتأثير عليها من ذلك الصراع الأنجلو فرنسي، والذي وصل إلى قمته في القرن الثامن عشر، وبخاصة في حرب السنوات السبع (1763–1769م) وما تلاها.

وقد حاولت الدولة العثمانية أن تنأى بولاياتها عن ذلك الصراع في ظل لجوء التجار إلى شحن بضائعهم على السفن الإنجليزية والفرنسية لنقل البضائع إلى الجهات المختلفة؛ لذا نجد صدور الفرمانات من جانب الدولة العثمانية التي تحذر كلا الدولتين المتنازعتين من المساس بمصلحة رعاياها وعدم محاربة الإنجليز والفرنسيين مع بعضهم البعض في الموانئ العثمانية، وقد أكدت أيضًا في تلك الفرمانات على ضرورة حماية البضائع المشحونة بالسفن الإنجليزية والفرنسية و"بالأمن للتجار الذين ينزلون متاعهم مع الفريقين".

بيْد أن تلك التحذيرات لم تردع القباطنة من البلدين أحيانًا من الاعتداء على السفن التجارية خاصة في الموانئ التابعة للدولة العثمانية؛ فقد تعدى القبطان مرتين الفرنسي على الغليون الإنجليزي بقيادة القبطان جواني عندما كان على ساحل ميناء دمياط، واستولى المعتدي على سبعين جوالاً من الدخان اللاذقي[223] القادم إلى دمياط بالسفن الإنجليزية، ولولا تحذير ملتزم الجمرك للقباطنة الفرنسيين بتعرض مصالحهم جميعًا للخطر لما ضغط هؤلاء القباطنة لعودة الدخان مرة أخرى إلى أصحابه[224].

([223]) كان ميناء اللاذقية من أهم الموانئ الشامية المرتبطة بالموانئ المصرية فيما يتعلق بتجارة الدخان. وقد عثرنا على العديد من الوثائق المتعلقة بتلك التجارة وتسجيل تذاكر شحنها في سجلات المحاكم الشرعية. انظر: دمياط: س212، ص ص39-40، م38، 27 ذو القعدة 1145هـ/11 مايو 1733م.

([224]) سحر حنفي: المرجع السابق، ص ص74-75.

وعلى أية حال تعددت العوامل التي أثرت بشكل سلبي على الملاحة في البحر المتوسط في الفترة محل الدراسة، ولعل ذلك كان أحد أهم الأسباب لاهتمام الدولة العثمانية بتأمين البحر خاصة في عهود قوتها.

منظومة الأمن في البحر المتوسط :

تطلع السلطان سليم الأول (1512–1520م/918–926هـ) لأن يكون البحر المتوسط هو الطريق الأساسي للربط بين الدولة العثمانية وولاياتها في الشرق وبخاصة مصر. ففي الوقت الذي كانت فيه الجيوش العثمانية تطوي البوادي والقفار برًّا للوصول إلى مصر عبر شبه جزيرة سيناء كانت الأوامر قد وصلت لإستانبول لإعداد الأسطول العثماني وتوجيهه إلى سواحل الإسكندرية لأول مرة، في الوقت الذي توجه السلطان سليم بنفسه لتفقد الأوضاع هناك (7 جمادى الأولى 923هـ/ 6 يونيه 1517م) بعد أن استقرت الأوضاع في القاهرة. ومنذ ذلك الحين بدأت أساطيل الدولة الحربية تسلك هذا الطريق البحري ذهابًا وإيابًا بين مركز الدولة في إستانبول والموانئ المصرية، وأخذت الدولة العثمانية تسعى لتأمين مواصلاتها عبر هذا الخط البحري الجديد[225].

وحظيت دمياط- لموقعها الجغرافي بالغ الأهمية لمصر، باعتبار أنها تقع على نهاية مصب فرع النيل الذي يشق مصر من أقصى شمالها إلى أقصى جنوبها– باهتمام الدولة العثمانية في إستانبول، لذلك رأت أن تجعل هذا الثغر تحت إشراف مباشر منها وخصوصًا في الجانب العسكري، وذلك من خلال تعيين قبودانات للإشراف على الثغر عسكريًّا وتجهيزه لأي طارئ، وقيادة سفن الأسطول العثماني الرابضة في مياهه، ولذلك كان القبودانات ومن معهم من رجال الحامية العسكرية المقيمين في قلاع الثغر يأتون من إستانبول مباشرة مع تخويلهم مسئولية

([225]) سيد محمد السيد: الإسكندرية، المرجع السابق، ص62.

القيادة العسكرية، وتقوية القلاع وإمداد السفن العسكرية باحتياجاتها؛ لتقوم بحماية الشواطئ من أي محاولة للغزو[226].

وما إن استقر الأمر للعثمانيين في مصر واطمأنت السلطة المركزية في إستانبول إلى ضمان تبعية مصر لها، حتى عمدت إلى تخفيض أعداد الجنود المقيمين بمصر، وذلك لحاجتها الماسة إليهم في بؤر الصراع ونقاطه الساخنة، وتركز النشاط الحربي العثماني في وسط وشرق أوربا وجنوبها الشرقي، وشمال آسيا الصغرى وبلاد فارس، وذلك في ظل حروب الدولة العثمانية شبه الدائمة مع روسيا والمجر وألمانيا والصرب والبلغار والصفويين. وارتكزت سياسة الدولة العثمانية على إبقاء حاميات عسكرية في قلاع مصر المختلفة، وذلك في إطار مسئوليات محددة هي ضمان الاستقرار الداخلي في مصر والولاء والتبعية للدولة العثمانية[227].

وقد شهد القرن 18م تراجع دور القبودان كرأس للجهاز العسكري والإداري والأمني إلى أن حل مكانة تدريجيًا سردار مستحفظان قائد فرقة الإنكشارية، وتزامن هذا مع تراخي القبضة العثمانية على مصر الناشئ عن التراجع العثماني على أصعدة مختلفة. وقد شجع العثمانيين على انتهاج تلك السياسة واطمئنانهم لها، أن إستراتيجيتهم العسكرية قد ارتكزت على السيطرة البحرية على البحر المتوسط– كما سبق أن رأينا– وحققت في ذلك نجاحات كبيرة، وأصبح للبحرية الإسلامية اليد العليا في مياه البحر المتوسط، وأسهم ذلك في تحقيق نجاحات عسكرية غير مسبوقة في احتلال رودس 923هـ/1522م، وقبرس 966هـ/1571م[228].

لقد نجحت الدولة العثمانية– إلى حد كبير– في تحقيق سيطرة بحرية مطلقة في الحوض الشرقي للبحر المتوسط حتى الربع الأخير من القرن 10هـ/16م، وذلك

([226]) عبد الحميد سليمان: العثمانيون في دمياط، الدورين العسكري والمدني، بحث ضمن أبحاث ندوة دراسات في تاريخ مصر الاقتصادي والاجتماعي في العصر العثماني، تحرير دانيال كريسيليوس وآخرون، دار الآفاق العربية، القاهرة، 1996، ص ص132-133.

([227]) Holt, P. M: Egypt and the Fertile Crescent, 1516-1922, London, 1966, p. 77.

([228]) انظر تفصيل ذلك في الفصل الأول من هذا الكتاب.

بعد أن أضعفت القوى البحرية المناوئة لها في المنطقة، والتي كانت تتمثل آنذاك في جمهورية البندقية، والبابوية في روما، وسيطرت على معظم الجزر الموجودة في تلك النواحي، الأمر الذي يسّر للبحرية العثمانية وضع نظام أمني في البحر المتوسط ساعد على إحكام قبضتها على الخطوط البحرية التي تربط مركز الدولة بولاياتها في مصر والشام وشمال أفريقيا؛ فقد وظفت الدولة العثمانية في إطار نظام مركزي متكامل كافة إمكانياتها لإنجاح هذا النظام الأمني للقضاء على التعديات على سفنها الميرية أو سفن المسافرين والتجار المسلمين في الحوض الشرقي للبحر المتوسط، وكان لولاية مصر بإمكانياتها العسكرية والاقتصادية الهائلة الدور المميز في هذا النظام الأمني المحكم. وكان هذا النظام يتمثل في برنامج بحري ذي تدابير موسمية دورية يقودها الأسطول العثماني بكل إمكانياته، وتشارك فيه أساطيل ثغور الدولة في حوض البحر المتوسط[229].

لقد كانت الدولة العثمانية تتخذ تدابير عسكرية موسمية محكمة استعدادًا لموسم النشاط البحري في الربيع؛ وذلك نظرًا لتكرار تعديات القراصنة على سفن المسلمين في عرض البحر، الأمر الذي كان من الصعب القضاء عليه تمامًا في هذه الفترة؛ فمع قرب قدوم الربيع كانت إستانبول ترسل أوامرها إلى ولاة وأمراء ثغورها وجزرها في البحر المتوسط كباشا مصر والشام وطرابلس الشام وطرابلس الغرب والجزائر وأمراء ألوية الإسكندرية ودمياط ورودس وساقيز وصقلية وميدلي وموغلة وماغوصة وقبرس ومرسين وأنطاليا؛ وذلك لاتخاذ تدابيرهم المعتادة للخروج في موسم البحر[230].

وكان باشا مصر وأمير وقبطان الإسكندرية ودمياط يقومون بعمل الاستعدادات اللازمة لمواجهة الموسم بموجب الأوامر التي وصلت إليهم، فكانوا يقومون بترميم السفن وإعدادها للخروج والانضمام للأسطول العثماني، وتجهيز الأعداد المطلوبة من الجنود والأعداد اللازمة من المجدفين؛ إذ كانت الأوامر تحدد

([229]) سيد محمد السيد: المرجع السابق، ص68.

([230]) انظر الملاحق الخاصة بالخرائط التي توضح مواقع هذه المناطق في نهاية هذا الكتاب.

أنواع السفن التي ستنضم للأسطول كسفن القدرغة[231] والغاليون وغيرها. وكانت أعداد السفن التي يتقرر اشتراكها في حماية الأمن في عرض البحر كل عام تتراوح فيما بين 4، 7 سفن، في الوقت الذي عينت فيه الدولة العثمانية منذ بداية القرن الثامن عشر سفينتين حربيتين تابعتين للأسطول العثماني وبإشراف قباطنة من قبلها لحماية السفن التجارية من هجوم القراصنة[232].

وكانت الدولة العثمانية تصدر أوامرها لباشا مصر لتجهيز هذه السفن بكل احتياجاتها ولوازمها من الآلات والمدافع والقذائف والبارود والبقسماط اللازم للعاملين على سفن الأسطول العثماني[233].

وتحتسب كافة المصروفات التي كان ينفقها باشا مصر في شئون حفظ وحراسة سواحل مصر الشمالية ومصاريف إمداد أساطيل الإسكندرية ودمياط والسويس، علاوة على مصاريف احتياجات الأسطول العثماني الذي يقوم بحراسة مياه الدولة في البحر المتوسط بصفة موسمية، كانت تحتسب ضمن مصروفات الخزينة الإرسالية المصرية، حيث كانت تخصم من فائض دخل مصر الذي كان يرسل إلى إستانبول كل عام[234].

ويرفع باشا مصر تقريرًا مفصلاً حول ما تم عمله بخصوص خروج أسطول الإسكندرية في الربيع، وأيضًا عن الأوضاع في سواحل مصر الشمالية، والتدابير التي اتخذها لحمايتها من أية هجمات مباغتة. فلم تكن كل سفن أساطيل الإسكندرية ودمياط والسويس تنضم للأسطول العثماني في هذا الموسم، بل كانت تبقى سفينتان مسلحتان بالمدافع على الأقل تتجولان في سواحل مصر الشمالية لحمايتها تحت قيادة أحد قباطنة مصر الثلاثة: قبطان الإسكندرية، وقبطان دمياط،

([231]) سفن القدرغة هي أكبر أنواع السفن الحربية التي كانت تعمل بالمجاديف، حيث كان يحرك المجداف الواحد أربعة أو خمسة أشخاص، وهي تحمل مدفعًا كبيرًا وأربعة مدافع متوسطة، وثمانية مدافع صغيرة، و196 جدافًا، و100 محارب وبعض العمال والبحارة، وذلك علاوة على الرئيس القبطان. انظر: سيد محمد السيد: المرجع السابق، ص69.

([232]) سحر حنفي: المرجع السابق، ص91.

([233]) جمال كمال محمود: الخبز في مصر العثمانية، المركز العربي للأبحاث ودراسة السياسات، بيروت، 2016، ص40.

([234]) سيد محمد السيد: المرجع السابق، ص70.

وقبطان السويس، على أن يخرج الآخران للانضمام للأسطول العثماني الذي يقوم بحراسة الخطوط البحرية التي كانت تسلكها قوافل سفن التجار[235] والحجاج والمسافرون في طريقها من إستانبول إلى الإسكندرية والعكس. وعندما كانت تصل إلى إستانبول أنباء حول وصول سفن للأعداء في المناطق التي كان قبطان الإسكندرية يقوم بحراستها، كانت تصدر إليه الأوامر بتقصي الأمر ورفع معلومات مفصلة حول هذه السفن الغريبة. ووفقًا لهذه المعلومات المفصلة المرفوعة إلى مركز الدولة كانت تصدر الأوامر لباشا مصر بضرورة الحذر وعدم خروج سفن التجار المحملة بالزخائر والبضائع من الإسكندرية بمفردها ودون حراسة، بحيث إنه كلما تجمع عدد مناسب من هذه السفن في ميناء الإسكندرية، تخرج في حراسة أسطول الإسكندرية حتى وصولها إلى مياه رودس أو مالطة أو حتى تعبر المناطق الخطرة، ثم تستأنف رحلتها تحت حراسة سفن أمير رودس حتى تصل إستانبول. كما كانت الأوامر تصدر لجميع الأمراء والقباطنة في عرض البحر بأخذ التدابير اللازمة لمواجهة الأعداء، وأيضًا تصدر الأوامر لرؤساء سفن التجار بأن يعملوا يدًا واحدة، وألا يتفرقوا عن بعضهم البعض في عرض البحر، وأن يتيقظوا، ولا يعطوا أية فرصة لنيل الأعداء منهم على غرة[236].

وعلى أية حال تمكنت البحرية العثمانية من السيطرة على خطوط مواصلاتها في الحوض الشرقي للبحر المتوسط، الذي أصبحت مياهه بعد أن فتحت جزره وسواحله مياهًا إقليمية للدولة العثمانية التي قامت بكل هذه التدابير في حوض البحر المتوسط لحماية حجاج الحرمين الشريفين، وارتباط المسلمين في أنحاء العالم الإسلامي بالمناطق المقدسة. وقد كان لولاية مصر بأساطيلها في الإسكندرية ودمياط وأحيانًا السويس مشاركة فعالة، ليس في حماية سواحلها وطرق مواصلاتها

([235]) دمياط: س194، ص5، م3، غرة رجب 1132هـ/ 9 مايو 1720م.

([236]) سيد محمد السيد: المرجع السابق، ص ص71-72.

البحريـة فحسـب، بـل فـي فـتح العديـد مـن الجـزر ومراكـز الأعـداء والقراصـنة كمـا سيأتي[237].

لقد مكنت الإجراءات الصارمة التي اتخذتها الدولة العثمانية لحماية سواحلها وطـرق مواصـلاتها فـي البحـر المتوسـط، الإدارة المركزيـة فـي إستانبول مـن تعقب الغارات التـي كـان يقوم بهـا القراصـنة ضـد سفن الدولـة والقضـاء عليهـا بسرعة، من خلال التنسيق بين قباطنتها في موانئها العديدة الواقعة على ساحل البحر المتوسط؛ فعنـدما استولت سفن الأعـداء المكونـة مـن سـفينتين قادرغـة وثـلاث فرقاطـات علـى سفينة أحد تجار طرابلس الشام، صدر الأمر لقبطـان الإسكندرية الذي كـان مشرفًا علـى حراسـة سـواحل الحـوض الشـرقي للبحـر المتوسـط، بضـرورة تقصـي الأمـر ومعرفـة أصـحاب هـذه السـفن المعتديـة فـي أسـرع وقـت لاتخـاذ الإجـراء المناسـب ضدهم[238].

لقـد حققـت الدولـة العثمانيـة نجاحًـا كبيـرًا فـي تـأمين سـواحلها علـى البحـر المتوسط من خطـر الأعداء من خـلال الإجراءات الصـارمة التـي اتخذتها والتنسيق بـين قـادة سفن أسـاطيلها، ممـا سـاهم فـي تحقيـق قـدر كبيـر مـن الأمـن فـي البحـر المتوسط.

ونخلـص ممـا سبق عرضـه إلـى أنـه توافر لصـناعة السفن اهتمـام خـاص فـي العصـر العثمـاني، وبخاصـة فـي فتـرة قوة الدولـة العثمانيـة التـي امتلكت الكثيـر مـن السفن الحربية والتجارية، وامتلك البعض من الأثرياء كذلك سفنًا تجاريـة، فـي الوقت الذي امتلكت الدول الأوربية سفنًا ضخمة، مما هيأ لهـا أن تحقق تفوقًا في الملاحـة بشكل كبير.

(237) راجع الفصل الأول الخاص بالتوسع العثماني في البحر المتوسط في هذا الكتاب، وكذلك الفصل الرابع الخاص بالقرصنة ومواجهتها.

(238) سيد محمد السيد: المرجع السابق، ص ص74-75.

وتعددت أنواع السفن الشراعية والمجدافية بين كبيرة ومتوسطة وصغيرة، كما تعدد العاملون عليها من القبطان إلى البازركان ثم اليازجي، الذين لعبوا الدور الأهم في إتمام رحلات السفن عبر البحر المتوسط.

وساهمت الملاحة الأوربية بدور كبير في عملية النقل البحري، لدرجة أنها نقلت "زخائر السلطنة الشريفة" نفسها عبر موانئها المختلفة، وحققت السفن الفرنسية بخاصة رقمًا قياسيًّا بالقياس بباقي الدول الأوربية، وتلتها السفن الإنجليزية.

واتضحت أهمية تذاكر النقل التي لعبت دورًا مهمًّا هي الأخرى في إتمام عملية النقل وتنظيمها، والتي حفظت حقوق أرباب السفن وأصحاب البضائع المرسِلين أو المرسَل إليهم، والتي كانت تسجل نسخة منها في سجلات المحاكم الشرعية حفظًا لحقوق الجميع.

بيد أن حركة الملاحة في البحر المتوسط لم تسرْ في كل أحوالها في سهولة ويسر، لكن اكتنفتها أحيانًا بعض المعوقات؛ كالرياح الشديدة التي أدت لغرق العديد من السفن التي كان بعضها يشتمل على عيوب في الصناعة، فضلاً عن تعدد النواتية وزيادة الأوزان، إلى جانب الصراعات العسكرية والسياسية بين القوى الكبرى في البحر المتوسط، والتي كانت من أهم معوقات الملاحة، زد على ذلك القرصنة التي انتعشت بشكل كبير في تلك الآونة وقضَّت مضاجع الجميع الحكومات والشعوب.

واهتمت الدول بالأمن في البحر المتوسط خاصة الدولة العثمانية التي سيَّرت بعض السفن الحربية لحماية الموانئ والسفن التجارية، والتي أسهمت فيها مصر بنصيب وافر، وهو ما ساعد على نشاط الحركة التجارية في البحر المتوسط، وهذا موضوع الفصل التالي.

الفصل الثالث

التجارة عبر البحر المتوسط

تُعد التجارة أحد أهم الأنشطة الاقتصادية التي مارسها الإنسان عبر التاريخ, وكان البحر المتوسط- ولا يزال- أحد أهم الشرايين التي تدفقت من خلالها التجارة بين الشرق والغرب، وكذلك بين الجنوب والشمال. وكانت التجارة قد عاودت نشاطها في القرن السادس عشر رغم تأثرها– بالطبع– باكتشاف طريق رأس الرجاء الصالح[239]، وكان يعتقد أن الوجود البرتغالي في الهند قد أوقفها. وانتعشت تجارة العديد من البضائع، خاصة التوابل والعطور[240]، وبالتالي عادت للقاهرة أهميتها كبؤرة الشبكة التجارية باعتبارها مركزًا لتجارة العبور[241]. وفي رحلته إلى القاهرة أشار جوزيف بتس إلى وجود بضع مئات من الخانات التي يبلغ ارتفاعها ثلاثة طوابق[242].

وقد لعب العديد من الشعوب دورًا مهمًّا في تجارة البحر المتوسط خلال العصر العثماني، وأقام البعض من النصارى الشوام علاقات تجارية مع إيطاليا

([239]) روبير مانتران: الدولة العثمانية في القرن الثامن عشر، ضمن كتاب تاريخ الدولة العثمانية، ج1، ترجمة بشير السباعي، دار الفكر للدراسات والنشر والتوزيع، ط1، القاهرة، 1993، ص431.

([240]) Alpin, Histiore Naturelle de l'Égypte, 1581-1584, IFAO, Le Caire, 1979, p. 155.

([241]) نللي حنا: ثقافة الطبقة الوسطى في مصر العثمانية (ق16–ق18م)، ترجمة رؤوف عباس، الدار المصرية اللبنانية، القاهرة، 2004، ص70؛ Poladian, the Role of Armenia in History, Calcutta, 1958, p. 4.

([242]) جوزيف بتس: رحلة جوزيف بتس (الحاج يوسف) إلى مصر ومكة المكرمة والمدينة المنورة، ترجمة ودراسة عبد الرحمن الشيخ، الهيئة المصرية العامة للكتاب، القاهرة، 1995م، ص34؛ يونان لبيب ومحمد مزين: تاريخ العلاقات العامة المصرية المغربية منذ مطلع العصور الحديثة حتى عام 1912، الهيئة المصرية العامة للكتاب، القاهرة، 1990م، ص108.

والبعض الآخر مع فرنسا، وتزوج بعضهم من أوربيات[243]. ولقد ذهب البعض إلى الدور الاقتصادي المهم الذي لعبه اليونانيون والأرمن في الدولة العثمانية، والذي أدى إلى انتهاج الباب العالي سياسة محابية للهجرة اليهودية إلى الإمبراطورية العثمانية، ولعل ذلك لموازنة النفوذ اليوناني والأرمني[244].

وبدءًا من القرن السادس عشر الميلادي لعب الأرمن دورًا مهمًّا في تجارة البحر المتوسط إلى جانب اليهود واليونانيين[245]. وارتبط العديد من التجار المشارقة ببريطانيا. ولقد أشار السفير البريطاني في إستانبول إلى دور الأرمن في محاولة إحياء طريق التجارة القديم– طريق السويس– أمام التجارة الإنجليزية خلال عهدي علي بك الكبير ومحمد بك أبي الدهب، وكان السفير نفسه معاديًا لخطة إحياء هذا الطريق[246].

ومن أهم الأسباب التي أدت إلى تطور التجارة في البحر المتوسط في القرن الثامن عشر– خاصة في الثلث الأخير منه- علي بك الكبير الذي سن القوانين لحماية التجارة ومحاربة البدو الذين يغيرون على القوافل، وحرص على إنعاش تجارة مصر، وفتح أبواب الاتصالات مع كل الدول[247].

([243]) Afaf Lutfi, Egypt in the Reign of Muhamed Ali – C-U-P, London, 1984, p. 13.

([244]) نيكورا بيلدبسينو: تنظيم الإمبراطورية العثمانية في القرنين الرابع عشر والخامس عشر، ضمن كتاب تاريخ الدولة العثمانية، إشراف روبير مانتران، ترجمة بشير السباعي، القاهرة، 1993م، ص197.

([245]) Benjamin, Atale of three Cities and their Raisond Etat: Ancona, Vénice, Livorno, and the competition for Jewish Merchants in the Sixteenth Century in the Jews, Christians and Muslims in Mediterranean world after 1492, edited by Alis Meyahas, London, 1992, p. 144.

([246]) Lawson, the Social and Origins Egyptian in expansionsm during the Muhmed Ali Period, Colombia Univ. Press, New York, 1992, p. 154.

([247]) إلهام محمد علي ذهني: مصر في كتابات الرحالة والقناصل الفرنسيين في القرن الثامن عشر، الهيئة المصرية العامة للكتاب، القاهرة، 1992، ص134؛ Reimer M., Colonial Bridghead, Government and Society in Alexandria, 1807-1882, A.U.C., Egypt, 1997, p. 49.

وقد حاول البعض تفسير سهولة اختراق التجار الأوربيين للأسواق العثمانية، فأرجع ذلك لافتقار التجار الوطنيين للمهارات المهنية، متخذًا من التاجر الأرمني هوفهانيس– التاجر الجوال فيما بين 1682–1693م– مثالاً، عندما سجل نشاطه في يومياته؛ حيث تنقل من مدينة إلى أخرى بطريقة عشوائية دون خطة واضحة حاملاً معه من البضائع ما كان باستطاعته الاتجار فيه بجهده الفردي، ولعل ذلك يرجع إلى عدم وجود مؤسسات تجارية متخصصة في الأسواق التي ارتادها. وفي كل مدينة حل بها كان يتجه إلى الجالية الأرمنية؛ لأنها كانت الجالية الوحيدة التي يمكن أن تمد له يد العون[248].

وقد أمدتنا وثائق المحاكم الشرعية بنماذج مهمة لتجار أرمن لعبوا دورًا مهمًّا في استيراد الأقمشة من قبرص[249].

طرق التجارة عبر البحر المتوسط:

كانت تجارة الدولة العثمانية بولاياتها المختلفة مع بعضها البعض ومع الدول المسيحية بالبحر المتوسط تسلك الطريق البحري والبري معًا. غير أن أهمية الطريق البحري فاقت الطريق البري (طريق القوافل) الذي كان طريقًا صعبًا ومرهقًا بالقياس بنظيره البحري، فكل التجارة مع البلدان الأوربية من خلال الطريق البحري، ولم تعتمد تجارة الولايات العثمانية المتوسطية كالشام ومصر والمغرب[250] على طريق القوافل سوى في نطاق محدود نحو 10% من إجمالي التجارة، ولم تمثل التجارة عبر طريق القوافل- بشكل عام– سوى

([248]) نللي حنا: تجار القاهرة في العصر العثماني، سيرة أبو طاقية شاهبندر التجار، ترجمة رؤوف عباس، الدار المصرية اللبنانية، القاهرة، 1997م، ص ص97–98.

([249]) قسمة عربية: س44، ص141، م204، 22 جمادى الآخرة 1065هـ/29 أبريل 1955؛ جمال كمال محمود: الأرمن في مصر في العصر العثماني، دراسة تاريخية وثائقية، المجلس الأعلى للثقافة، "قيد النشر".

([250]) نلاحظ أن المغرب الأقصى (مراكش) لم تخضع للدولة العثمانية.

20% من الحركة التجارية النشطة بين ولاية مصر مثلاً وبلدان البحر المتوسط[251].

لقد كانت القاهرة بمثابة مرفأ لإعادة تصدير التجارة الشرقية والإفريقية، وبنفس القدر كانت مركزًا لتجارة البحر المتوسط؛ فتجلب إليها البضائع، وتعقد بها الصفقات والمعاملات التجارية.

الموانئ المهمة على البحر المتوسط :

لعل من المهم الإشارة إلى أهمية موانئ ولاية مصر – في جنوب المتوسط– حيث حظيت الإسكندرية بالنصيب الأكبر من التجارة البحرية مع أوروبا وشمال إفريقيا وتركيا نفسها، ولم تساهم المدينة في حد ذاتها سوى بدور محدود في هذه التجارة، وكان دورها الأهم يتمثل في تجارة الترانزيت– العبور– إذ عانت مدينة الإسكندرية من تحول الطرق البحرية مع بداية القرن السادس عشر، وإن شهدت نموًّا عقب تعافي طريق التجارة القديم خاصة مع بدايات القرن السابع عشر[252]. ونشطت الحركة التجارية في الميناء للغاية؛ حيث قدر البعض في عام 1787م عدد السفن بـ506 سفينة بحمولة إجمالية 69.505 طنًّا، وزادت السفن في العام التالي مباشرة إلى 589 سفينة بحمولة إجمالية 85.062 طنًّا، لتهبط في العام التالي 1789م إلى 467 سفينة بحمولة إجمالية 73.700 طنًّا.

(251) أندريه ريمون: الحرفيون والتجار في القاهرة في القرن الثامن عشر، ترجمة ناصر إبراهيم وباتسي جمال الدين، مراجعة وإشراف رؤوف عباس، المجلس الأعلى للثقافة، ج1، القاهرة، 2005، ص301.

(252) للمزيد من المعلومات عن تحول طريق التجارة العالمي إلى رأس الرجاء الصالح وتداعياته ثم تعافي الطريق القديم شيئًا فشيئًا. انظر: جمال كمال محمود: البحر الأحمر في الإستراتيجية العثمانية، المركز العربي للأبحاث ودراسة السياسيات، بيروت، 2019؛ نفسه: كارلوروزيتي: قنصل وتاجر بندقي في القاهرة العثمانية، دار الكتب والوثائق القومية، القاهرة، 2019.

وتميز ميناءا الإسكندرية (القديم والجديد) بأنهما كانا في مأمن من حركة الرياح التي تهب أحيانًا، وكان الميناء القديم يقتصر على استقبال السفن التي تحمل بضائع المسلمين، في حين كان الميناء الآخر متاحًا للأوربيين[(253)].

وتلى دمياط الإسكندرية كميناء مهم على البحر المتوسط، وتميزت العلاقات بين هذا الميناء والموانئ الشامية بنشاط كبير وكذلك مع الموانئ التركية. ويعد ميناء دمياط المنفذ الحيوي لتصدير كميات هائلة من الأرز إلى أوروبا في سنوات السماح بتصديره[(254)]، وكانت السفن الأوربية تقف في عرض البحر (عدا الفترات التي كان فيضان النيل يسمح باقتراب هذه السفن من الميناء)[(255)]، وكان المتاح من السفن النيلية الصغيرة التي تستطيع الملاحة في ظل الفيضانات القليلة نسبيًا. ولم يكن يسمح للأوربيين بالإقامة الدائمة في دمياط، في الوقت الذي زادت أعداد النصارى الشوام في هذا الميناء في القرن الثامن عشر وفي مصر بشكل عام؛ حيث عملوا كوسطاء في العلاقات التجارية بين مصر والشام[(256)].

([253]) ريمون: المرجع السابق، ص ص302، 303؛ عبد الحميد سليمان: تاريخ الموانئ المصرية في العصر العثماني، الهيئة المصرية العامة للكتاب، القاهرة، 1995، ص189.

([254]) دمياط: س214، ص19، م22، 30 رمضان 1148هـ/ 13 فبراير 1736؛ الإسكندرية: س42، ص276، م878، 2 ذي الحجة 1015هـ/31 مارس 1607م؛ دمياط: س216، ص4، م9، 7 ذي الحجة 1148هـ/ 19 أبريل 1736؛ نفسه: س218، ص82، 83، م1114، 14 ذي الحجة 1151هـ/25 مارس 1739م؛ الإسكندرية: س63، ص124، م217، 15 شعبان 1128هـ/6 أغسطس 1716م؛ انظر: ملحق (2).

([255]) كانت الملاحة النيلية تتأثر، بل تتوقف تمامًا في زمن التحاريق – جفاف النيل – ولا تستأنف إلا بعد موسم الفيضان "المناسب" للملاحة. للمزيد من المعلومات انظر: عبد الحميد سليمان: الملاحة النيلية في مصر العثمانية، 1517-1798، الهيئة المصرية العامة للكتاب، القاهرة، 1999؛ جمال كمال محمود: النيل والحياة في مصر زمن العثمانيين، مر التاريخ العربي للنشر، القاهرة- أستانبول، 2019.

([256]) جمال كمال محمود: مصر والقدس في العصر العثماني، دار الكتب والوثائق القومية، القاهرة، 2016؛ نفسه: فيليب جلاد والقضاء المصري، بحث بمجلة مصر الحديثة، العدد 18، دار الكتب والوثائق القومية، القاهرة، 2019.

وبرزت أهمية ميناء رشيد بعد تدهور "فوه" بعد توقف الملاحة في خليج الإسكندرية[257]. وساعد الوجود العثماني في تطور دور رشيد في عالم التجارة مع الدولة العثمانية. وكانت رشيد قد أعيد بناؤها من جديد في القرنين السابع عشر والثامن عشر، وذلك على نمط جديد تميزت فيه المباني بالألوان المتناسقة، وصفها أحد الرحالة في عام 1768م بأنها "مدينة عظيمة شديدة النظافة، رائعة الجمال"، وكان عدد سكانها يكاد يتساوى مع عدد سكان مدينة الإسكندرية[258]. وقد ورد إلى رشيد بخاصة كميات من الأقمشة الأوربية[259].

وقد تعددت الموانئ الشامية المطلة على البحر المتوسط، والتي لعبت دورًا مهمًّا في التجارة عبره، وتبدأ هذه الموانئ بيافا جنوبًا، وتنتهي بباباس شمالاً، ويقع بين هذين الميناءين عدد من الموانئ.

كانت يافا قرية صغيرة عقب الحروب الصليبية، ثم بدأت في النهوض في أواخر القرن السابع عشر[260]، ثم ازدادت عمرانًا ومكانة في أوائل القرن الثامن عشر[261] بعد أن أصبحت ميناءًا لمدينة الرملة الداخلية، التي تقع في منتصف الطريق بين يافا والقدس، وتمر بها القوافل البرية بين مصر ودمشق، لكنها لم تقم

([257]) كان لخليج الإسكندرية دور مهم كشريان ملاحي يربط الإسكندرية بالقاهرة عن طريق النيل، فضلاً عن إمدادها بالمياه العذبة، للمعلومات عن الخليج انظر: أيمن أحمد محمود: خليج الإسكندرية وآثاره الاقتصادية والاجتماعية، دار عين للنشر، القاهرة، 2008.

([258]) ريمون: المرجع السابق، ج1، ص304؛ للمزيد من المعلومات عن رشيد انظر: نيفين مصطفى حسن: رشيد في العصر العثماني، دراسة تاريخية وثائقية، دار الثقافة العلمية، الإسكندرية، 1999.

([259]) Shaw. S., Ottoman Egypt in the age of the French Revolution, Harvard, 1962, pp. 126-127.

([260]) ليلى الصباغ: الجاليات الأوربية في بلاد الشام في العهد العثماني في القرنين السادس عشر والسابع عشر (العاشر والحادي عشر الهجريين)، ج1، ط1، مؤسسة الرسالة، بيروت، 1989.

([261]) محمد كرد علي: خطط الشام، ج5، مطبعة الترقي، دمشق، 1927، ص165.

بدور ملحوظ لعدم استتباب الأمن في ربوعها، وبالتالي لم تلعب دورًا مهمًّا كغيرها من الموانئ الشامية الأخرى[262].

ولعب ميناء عكا دورًا مهمًّا في تجارة المتوسط منذ الربع الأول من القرن السابع عشر، عندما ساد نفوذ الأمير فخر الدين المعني الثاني على المنطقة، لكنه سرعان ما تدهور ثانية عقب زوال حكم ذلك الأمير، ولم يعد يستقبل الشاحنات نظرًا لتعرضه لرياح الجنوب والغرب، مما جعل السفن معرضة للغرق فيه؛ لذا لجأت معظم الشاحنات إلى ميناء حيفا الذي يحميه جبل الكرمل من الرياح[263].

وكان ميناء حيفا من الموانئ المهمة وكذلك ميناء عكا، واللذان تنافسا في استقبال الشاحنات، مما أدى إلى احتجاج التجار، فانتهى الأمر بأن صدر قرار يقضي بأن تكون الحركة التجارية البحرية في عكا في أشهر الصيف وفي الأشهر المتبقية تكون في حيفا[264].

وكان لميناء صور دور مهم منذ ما قبل العصر العثماني، لكن دوره ضعف، إلى أن جاء فخر الدين المعني الثاني، فأعاد إليه الحياة مرة أخرى شأنه شأن معظم الموانئ الشامية، لكنه عاد إلى التدهور مرة أخرى عقب وفاته، حتى أن أحد الرحالة زاره فيما بين عامي 1749، 1752م، وذكر أنه لم ير في المدينة إلا عددًا قليلاً[265].

ولم يختلف حال ميناء صيدا عن غيره من الموانئ الشامية؛ إذ بدأت الحركة التجارية تدب فيه نتيجة إصلاحات فخر الدين المعني أوائل القرن السابع عشر، وأصبح بمثابة مخزن للبضائع. وقد استمرت أهمية ميناء صيدا حتى بعد وفاة

---

(262) سحر علي حنفي: العلاقات التجارية بين مصر وبلاد الشام الكبرى في القرن الثامن عشر، الهيئة المصرية العامة للكتاب، القاهرة، 2000، ص32.

(263) محمد كرد علي: المرجع السابق، ص168؛ ليلى الصباغ: المرجع السابق، ص393.

(264) سحر حنفي: المرجع السابق، ص32.

(265) نفسه: ص33.

الأمير فخر الدين المعني الثاني لوفرة العمال وحسن معاملة أهل صيدا للتجار الغرباء[266].

وشهدت بيروت نشاطًا تجاريًّا كبيرًا اعتبارًا من عهد الأمير فخر الدين المعني الثاني كذلك لمساحتها الكبيرة وأوضاعها الاقتصادية الجيدة. وقد أشاد المؤرخون بمكارم أخلاق أهلها وانتشار الخانات، وأهمها الخان الكبير الذي كان مخصصًا للتجار المصريين وبعض كبار تجار المدينة[267].

وحافظت طرابلس على جزء من نشاطها التجاري؛ نظرًا لبروز دور اللاذقية كميناء لمدينة حلب، ولعل ذلك لوجود طريق ساحلي يربطها بشمال سوريا وجنوبها، وطريق بحري يربطها بمختلف الموانئ السورية والمصرية، وطريق ثالث وطد صلاتها مع مدن سورية الداخلية كحمص وحماة وحلب ودمشق، ويصل عن طريقه كل ما تنتجه هذه المدن من سلع وبضائع وما تستورده من مواد تأتيها من أقاصي آسيا[268].

ورغم أن ميناء اللاذقية لم يُعمَّر إلا في القرن الثامن عشر فإنه ازدهر نتيجة لموقعه في سهل خصيب قريب من البحر، ونمت علاقاته نتيجة صادرات مصر إليه وبخاصة من الدخان[269]. وقد استقبل هذا الميناء العديد من الشاحنات المحملة بالدخان، والتي كانت تشحن إلى مصر وبخاصة إلى ميناء دمياط؛ فقد ورد في الوثائق ما نصه:" علم ضبط وتحرير الدخان الوارد من مدينة اللاذقية إلى الثغر بالمراكب الآتي بيانها.. بموجب دفاتر كمرك اللاذقية المطبوع بختم إسحاق

([266]) أحمد عارف الزين: تاريخ صيدا، مطبعة العرفان، صيدا، 1913، ص127.

([267]) ليلى الصباغ: المرجع السابق، ص266.

([268]) سحر حنفي: المرجع السابق، ص34.

([269]) Crecelius, D., French Ships and Their Cargos saling Between Damiette and Ottoman Ports 1777-1781, vol. 37, Leiden, (W.D.), p. 262.

أغا أمين اللاذقية وضبط ذلك بمباشرة السراجي عمر باش المباشرين بديوان كمرك الثغر حالاً"[270].

وقد لعب القبادنة الأوربيون الدور الأوفر في نقل الدخان بين الموانئ المصرية والشامية؛ فنجد الفرنسيين مثل "جواني كين الفرنساوي" و"أنطوني كين الفرنساوي" و"كلارا الفرنساوي" و"لبنارا الفرنساوي" و"مانيو الفرنساوي" و"روزان الفرنساوي". ومن الإنجليز "مانويل الإنجليزي" و"بيتال الإنجليزي"[271]. واشتغل بتجارة الدخان البعض من الأرمن؛ مثل "عبد الله بن داود الدخاخني" و"كريكور بن باباظ الدخاخني"[272]. ونجد تاجر دخان من اللاذقية ويدعى إلياس بن عبد رب المسيح، وكان يعمل بإحدى الوكالات بالقاهرة[273].

واتخذ تجار حلب وما جاورها ميناء الإسكندرونة منذ القرن السابع عشر، خصوصًا بعد أن مل التجار من ابتزازات باشوات طرابلس، وقد ساعد على نجاح هذا الميناء ما تميز به من موقع جغرافي جعله من المرافئ المهمة على البحر المتوسط[274].

ويبعد عن ميناء الإسكندرونة خمسة عشر كيلومترًا ميناء باباس، والذي كان يستقبل الشاحانات، وإن كان بنسب أقل[275].

([270]) دمياط: س212، ص ص39-40، م38، 21 صفر 1146هـ/ 5 أغسطس 1733م.

([271]) نفسه. ومن الجدير بالذكر أن الوثائق العثمانية تؤكد ما نصه:" أنه حمل البضائع على السفن الأجنبية مخالفًا للقانون". انظر: أوغور أونال وآخرون: مصر في الوثائق العثمانية، ترجمة غالب ياووز، إستانبول، 2012، ص40.

([272]) قسمة عربية: س78، ص379، م561، 4 محرم 1122هـ/ 5 مارس 1710م؛ نفسه: س83، ص427، م585، 25 شعبان 1127هـ/ 26 أغسطس 1715م؛ نفسه: س106 مكرر، ص305، م697، غرة ذي القعدة 1160هـ/ 15 نوفمبر 1746م.

([273]) نفسه: س102، ص313-314، م796، 28 ذي الحجة 1153هـ/ 8 مارس 1741م.

([274]) سحر حنفي: المرجع السابق، ص35.

([275]) نفسه.

وعلى أية حال كانت تلك أهم الموانئ الشامية الواقعة على ساحل البحر المتوسط، والتي لعبت دورًا مهمًّا في التجارة عبر ذلك البحر سواءً بينها وبين موانئ الولايات العثمانية الأخرى أو بينها وباقي موانئ المتوسط الأوربية.

وقد تعددت كذلك الموانئ المغربية المطلة على البحر المتوسط، فنجد التجارة البحرية بين الإسكندرية وتونس؛ حيث تنطلق نحو اثنتي عشرة سفينة لنقل البضائع بين الميناءين، في حين نجد أربع سفن للتجارة البحرية مع الجزائر، بمعنى ثلاثة أرباع التجارة لتونس والربع للجزائر[276]، ونجد كذلك ميناء سوسة المغربي الذي ارتبط بميناء الإسكندرية بشكل كبير[277].

وكانت بلدان المغرب تبيع لمصر المنتجات الغذائية بدءًا من زيت الزيتون، وهو منتج تونسي فاخر (بحوالي 26.5 مليون بارة)، والعسل (6.1 مليون بارة)، والسمن (3.2 مليون بارة). بيد أن بلاد المغرب زودت مصر بنوعيات معينة من المنتجات الحرفية التقليدية؛ مثل الطرابيش التي كان يورد منها 300 صندوق بقيمة إجمالية تصل إلى (35.4 مليون بارة)، والبرانس المصنوعة من الصوف والحرير (3.000 إلى 4.000 قطعة تعادل حوالي 10 ملايين بارة، والأحرمة (أغطية من الصوف الأبيض) 600 قطعة بحوالي (7.2 مليون بارة)، وشيلان من الصوف الأبيض (1.8 مليون بارة)، والنعال المغربية (30.000 زوج) بحوالي 1.5 مليون بارة[278].

وتعد جزر البحر المتوسط من أهم الموانئ في ذلك البحر، والتي ارتبطت بعلاقات تجارية مع موانئه المختلفة؛ مثل قبرص التي كان يصدر إليها كميات

(276) ريمون: المرجع السابق، ج1، ص338.

(277) محكمة الإسكندرية: س42، ص275، م876، 17 ذو الحجة 1015هـ/ 15 أبريل 1607م؛ نفسه: 276، م878، 22 ذي الحجة 1015هـ/20 أبريل 1607م.

(278) ريمون: المرجع السابق، ج1، ص ص338-339.

كبيرة من الأرز والبن والسكر والجلد والقماش والعجوة[279]، وكذلك رودس التي ارتبطت تجاريًّا مع موانئ البحر المتوسط الأخرى، ووصل إليها من الإسكندرية– على سبيل المثال– شحنة من البن والسمك وغيرها[280].

وكانت كريت كذلك من الجزر البحرمتوسطية التي ارتبطت بعلاقات تجارية مع موانئ المتوسط الأخرى، واستقبلت شحنات من الكتان والقماش والسمك وغير ذلك "خارجًا عن الممنوعات من البن والأرز والقمح لم يوسق من ذلك شيء قط"[281].

وبالطبع كانت الموانئ التركية من أهم موانئ المتوسط التي ارتبطت بعلاقات تجارية مع الموانئ الأخرى، وبخاصة التابعة للولايات العثمانية، وتأتي إستانبول بالطبع على رأسها، والتي استقبلت كميات كبيرة من البضائع المختلفة كالتمر والنطرون والحصير والأرز بخاصة بكميات كبيرة وصلت إلى 650 أردبًّا، ثم شحنها على مركب إنجليزي، وارتبطت كذلك الموانئ المتوسطية بعلاقات قوية مع ميناء سالونيك الذي كان يرد إلى مصر منه كميات كبيرة من التبغ[282].

وكان للموانئ المتوسطية علاقات بموانئ "العلابة وأضاليا"، ووصلت إليها كميات كبيرة من الكتان والتمر والجلد فضلاً عن الأرز والبن تم شحنها من ميناء دمياط[283].

([279]) دمياط: س216، ص72، م95، 20 جمادى الآخرة 1148هـ/ 9 نوفمبر 1735م؛ أحمد شلبي بن عبد الغني: المصدر السابق، ص301.

([280]) الإسكندرية: س25، ص398، م1228، 17 محرم 997هـ/7 ديسمبر 1588م.

([281]) نفسه: س64، ص31، م52، 29 ذو القعدة 1121هـ/ 30 يناير 1710م.

([282]) نفسه: س63، ص ص187-188، م349، 15 جمادى الأولى 1128هـ/ 8 مايو 1716م؛ نفسه: ص124، م217، 15 شعبان 1128هـ/ 6 أغسطس 1716م؛ دمياط س218، ص60، م82، 10 ذو القعدة 1151هـ/ 19 فبراير 1739م؛ نفسه: ص ص82، 83، م214، 14 ذو الحجة 1151هـ/ 25 مارس 1739م؛ ريمون: المرجع السابق، ج1، ص332.

([283]) دمياط: س216، ص3، م4، 18 ذو القعدة 1148هـ/ 2 أبريل 1736م؛ نفسه: م5، نفس التاريخ.

ومن الجدير ذكره الموانئ المتوسطية "الأوربية" التي ارتبطت بعلاقات تجارية مع باقي الموانئ المتوسطية، خاصة موانئ الشاطئ الجنوبي للبحر المتوسط وبخاصة ميناء الإسكندرية، فنجد العلاقات التجارية بين ميناءي مرسيليا والإسكندرية وكذلك مدينة ليفورن الإيطالية(284). ولعل البندقية كانت بالفعل من أهم المدن الإيطالية التي ارتبطت بموانئ الشرق بعامة، وخاصة ميناء الإسكندرية منذ عصر سلاطين المماليك، والتي وصل منها العديد من البضائع يأتي في مقدمتها الأجواخ الخفيفة تقليد الأجواخ الفرنسية، بالإضافة إلى الأجواخ الحمراء بالغة السُّمْك، وكذلك ساتان سادة ومقصب متعدد الأصناف وغيرها، فضلاً عن تريستا التي ورد منها النحاس الأصفر والزنك والصلب والمرايا والمسامير مختلفة الأحجام وغيرها، كما وصل للعديد من موانئ البحر المتوسط الجنوبية الكثير من البضائع كالمرجان ومواد الصباغة من توسكانيا. أما مارسيليا فقد صدرت الأجواخ الفرنسية والمنسوجات والأسلحة والأخشاب والفراء وغيرها من الصادرات الفرنسية(285).

وعلى أية حال لعبت الموانئ المتعددة التي يزخر بها البحر المتوسط دورًا مهمًّا في تسهيل الصفقات التجارية وتبادل البضائع بين شرق المتوسط وغربه وشماله وجنوبه، مما ساهم في جعله بالفعل بحرًا " ليس كمثله بحر".

صادرات مصر إلى الشام :

تكاملت كل من مصر والشام بشكل عام حال حدوث أزمات اقتصادية في أي منهما، وبالتالي تعتبر مصر من المنافذ المهمة لإنقاذ الشام من تلك الأزمات(47)، لكن ذلك كان بضوابط؛ حتى لا تحدث الاضطرابات التي قد تنشأ عن نقص الغلال بسبب تصديرها، وما يترتب على ذلك من ارتفاع أسعارها داخل

(284) ليلى الصباغ: المرجع السابق، ص214؛ نصرة عبد المتجلي: المرجع السابق، ص75.

(285) جيرار: المصدر السابق، ج4، ص ص288، 289، 297، 304، 305، 306؛ عبد الحميد سليمان: تاريخ الموانئ المصرية في العصر العثماني، الهيئة المصرية العامة للكتاب، القاهرة، 1995م، ص273.

البلاد، قد تدفعها أحيانًا إلى منع تصديرها، كما حدث عام 1201هـ/1786-1787م؛ إذ احتج الناس على كثرة تصدير الغلال إلى بلاد الشام، فاضطرت الإدارة الممثلة في الباشا إلى إصدار ببورلدى[286] منع فيه "جميع من كان يتاجر بالحبوب وينقلها إلى البر المذكور"- أي إلى بلاد الشام- ويتم بيع الحبوب في بولاق "شفقة على أهل مصر من اشتداد الأسعار، فإن سمعنا أن أحدًا نقل حبوبًا من الثغر إلى بر الشام يحصل لكم مزيد الضرر"[287]، ولكن أمدتنا الوثائق بحالة تؤكد تصدير القمح للشام في حالة حدوث أزمة اقتصادية بها، حيث أصدر الباشا أمرًا من الديوان العالي بالقاهرة بناءً على الفرمان الذي وصل من السلطان العثماني رأسًا، والذي يشير إلى حدوث قحط وغلاء بالشام "وحصل العذر للمسلمين بسبب ذلك"، فصدر الأمر بتجهيز عشرة آلاف وخمسمائة إردب من القمح والشعير بالكيل المصري. وقد تم شحن هذه الكمية إلى الشام بحرًا. وقد أشارت الوثيقة إلى "رويسا" المراكب الذي سينقلون هذه الكمية "الكبيرة" بسفنهم إلى الشام كل حسب حصته، كما أشارت لأجرة "المراكب والشغالين والكيالين". وهذا يؤكد تصدير القمح، وإن كان في حالة حدوث أزمات اقتصادية بالشام[288].

ويصدر الأرز كذلك إلى القدس؛ حيث تم نقل كمية كبيرة على عدة جمال إلى مدينة القدس. كما يصدر العدس والحمص والزعفران والكتان، وكذلك البن وبذور النيلة والتمرهندي والسمسم وصدف الأحجار الكريمة وحبوب المسابح المصنوعة من نواة ثمرة الدوم والفلفل والزنجبيل. وتصدر مصر للقدس كذلك كمية من السكر، وكمية تتراوح بين 100 إلى 200 ألف من أصداف الزينة التي تصنع

([286]) أي أمر أو مرسوم يصدره الباشا. انظر: محمد علي الأنسي: قاموس الدراري اللامعات في منتخبات اللغات، بيروت، 1900م، ص136؛ أحمد السعيد سليمان: تأصيل ما ورد في تاريخ الجبرتي من الدخيل، دار المعارف، القاهرة، 1979م، ص ص49-50.

([287]) سحر علي حنفي: المرجع السابق، ص165.

([288]) جمال كمال محمود: الخبز، المرجع السابق، ص101-102؛ أحمد حامد إبراهيم: نصارى القدس، الهيئة المصرية العامة للكتاب، القاهرة، 2006، ص39.

بشكل خاص في بيت المقدس؛ حيث تصنع منها المسابح وأشياء أخرى من هذا القبيل يشتريها الحجاج من العالم المسيحي، وتصدر كذلك حبة تسمى بذريات– لم يحدد جيرار المقصود بها– وتستخدم كذلك في صناعة المسابح وأشياء أخرى، وتبلغ تلك الكمية نحو 500 قنطار، زنة القنطار 150 رطلاً[(289)].

وكانت مصر تستورد الرقيق من قوافل وسط إفريقيا، وقدر أحد الرحالة عدد العبيد الذين يدخلون مصر ما بين ألف وخمسمائة وألفين من الرقيق معظمهم من النساء[(290)] وجزء من هؤلاء الرقيق يعاد تصديره إلى الشام، وتصدر مصر للشام كميات من الأقمشة[(291)]، وترسل مصر أحيانًا إلى الشام كميات من الفول والحلبة والكمون والبلح[(292)].

كانت تلك أهم صادرات مصر إلى الشام، وفي المقابل تصدر الشام إلى مصر العديد من السلع.

صادرات الشام إلى مصر:

كما صدرت مصر إلى الشام بعض السلع استوردت منها بعض السلع، وكان في مقدمة هذه السلع الصابون[(293)]، وكان يعبأ في فردات وبالات وصناديق، وكان في كل صندوق نحو سبعمائة رطل[(294)]. ولعب المقدسيون الشوام دورًا مهمًّا في تجارة الصابون، خاصة في وكالة الصابون بخط باب النصر؛ إذ كانت هذه الوكالة

([289]) جيرار: المصدر السابق، ص ص265–266.

([290]) Sonini, C. S., Voyage dans la Haute et Basse Égypte, Tom. III, Paris (W.D), p. 381.

([291]) الصالحية النجمية: س495، ص208، م839، 4 رمضان 1039هـ/ 17 أبريل 1630م؛ جيرار: المصدر السابق، ج4، ص266.

([292]) أحمد حامد إبراهيم: المرجع السابق، ص39.

([293]) سحر حنفي: المرجع السابق، ص ص169–170.

([294]) Chohe, Amnon, Palestin in the 18 Century, Jerusalem, 1973, p. 265.

تضم عددًا كبيرًا من التجار الذين ارتبطت بهم هذه التجارة منذ زمن بعيد، وبصفة خاصة الوافدين منهم من القدس[295]. وقد ارتبط بعض الشوام بالعسكر الذين لقب البعض منهم بالصابونجي نتيجة مصاهرة الشوام[296].

وقد سيطر الشوام- وبخاصة المقدسيين- على تجارة الصابون، ولهم "حواصل" حاصل درويش بن محمد المقدسي، وحاصل عبد الرحمن المقدسي، ونجد كذلك الخواجا خليل بن أحمد عبد القدوس المقدسي التاجر بالوكالة يشتري حاصلاً بين حاصل نقيب الأشراف بالقدس الشريف وحاصل الخواجا محمد بن بزون المقدسي، وباع الشريف عبد اللطيف بن زين الدين المقدسي شيخ الحرم القدسي خمسة حواصل بالوكالة إلى مصريين.

وكان لتجار الصابون شيخ يدعى شيخ وكالة الصابون، وكان من أغنياء التجار، وهو الشيخ موسى بن الحاج محيي الدين بن أحمد السكري المقدسي الذي كان يستأجر وكالة الصابون بأسرها وما بها من حواصل، وقد وصل الإيجار إلى 18.200 بارة[297]، وهذا يؤكد ارتباط أعيان القدس وحيازتهم لحواصل تجارة الصابون في وكالة الصابون بالقاهرة.

وكان معظم التجار الشوام يقطنون الوكالات الكبيرة بحي الجمالية "وكالة الصابون والتفاح"، وقد تأثر اختيار أماكن بيع الصابون وكذلك التبغ بكون هذه السلع من المنتجات الدولية؛ حيث كانت تقع في نطاق نشاط التجار الشوام والأتراك بالقاهرة بين خان الحمزاوي وباب النصر، داخل الإطار الجغرافي لتجار البن

([295]) سحر حنفي: المرجع السابق، ص194.

([296]) سليمان حسانين: تجار القاهرة في القرنين السادس عشر والسابع عشر، الهيئة المصرية العامة للكتاب، القاهرة، 2003، ص169.

([297]) عراقي يوسف: المرجع السابق، ص358.

والتوابل، وقد تمركزت تجارة الصابون بصفة أساسية بجوار مدخل القاهرة بمنطقة باب النصر/ الجمالية التي يغلب عليها وجود الشوام(298).

وقد دفعت أهمية إنتاج الصابون السلطات إلى تحديد سعر هذه السلعة وإثقال كاهل منتجيها بالضرائب المختلفة، وكان شيخ الوكالة- الذي كان في الوقت ذاته شيخ تجار الصابون- يحظى بمكانة كبيرة، وقد تدخل الشيخ يوسف المقدسي الشامي شيخ طائفة التجار بوكالة الصابون بالقاهرة في النزاع حول تحديد أسعار الصابون؛ حيث تشير الوثائق إلى حضوره ومعه أخوه الخواجة محمد والخواجة خليل المقدسي من التجار بالوكالة، وعرضوا على القاضي أن الصابون القدسي قليل والموجود منه بالوكالة شيء يسير، وأن بائعي الصابون بالأسواق والحارات الذين يأتون لشراء الصابون من الوكالة يطلبون منهم كميات ليست عندهم، وإذا وجدوا صابونًا عند أحد تجار الوكالة أخذوه "بالغلظة والفظاظة" بأقل من سعره الذي سعّره به ناظر الحسبة الشريفة السلطانية، وقد أدى ذلك إلى ضرر كبير بتجار الصابون بالوكالة، وأن السعر الذي وضعه ناظر الحسبة عشرة قروش أبو كلب(299)، وطلبوا من القاضي إرسال من يثق بهم من شهود المحكمة إلى الوكالة وتحرير ما بها من الصابون بحضور التجار وسماعهم وكتابة حجة بذلك، وقد كان؛ حيث توجه اثنان من المحكمة وحصرا الصابون الموجود بالوكالة فوجداه ثلاثين حملاً من الصابون القدسي في ستة حواصل لعدد من التجار، وكان من ضمن التجار تاجر يدعى إبراهيم جلبي مباشر مقام سيدنا إبراهيم عليه السلام، وأنه

---

(298) السيد سمير عبد المقصود: الشوام في مصر منذ الفتح العثماني حتى أوائل القرن التاسع عشر، الهيئة المصرية العامة للكتاب، القاهرة، 2003، ص ص42-43.

(299) والقرش أبو كلب هو الريال الهولندي، وكان أقل قيمة من الريال الحجر، وكلها كانت تقدر بقيمة العملة التركية والنصف ديواني. انظر: أحمد شلبي بن عبد الغني: أوضح الإشارات فيمن تولى مصر القاهرة من الوزراء والباشات. تحقيق: عبد الرحيم عبد الرحمن، مكتبة الخانجي، القاهرة، 1978، ص109.

بالقدس والحاصل مغلق منذ سنين، ثم عاد الشاهدان إلى القاضي الذي أقرّ تسعير الصابون بعشرة قروش أبو كلب "بغير زيادة على ذلك"[300].

ولم يكن ارتفاع أسعار الصابون وبعض السلع الأخرى يستمر طويلاً؛ لأن بعض القوافل الشامية كانت تأتي لتخفف من غائلة الأسعار؛ حيث يذكر الجبرتي ما نصه "ووصلت قافلة شامية بها بضائع وصابون ودخان، وتراجع سعر الصابون والقناديل الخليلي والدخان"[301].

ومن الجدير بالذكر أن بعض التجار المصريين كانوا يقومون بإعادة تصدير جزء من واردات الصابون إلى بلاد السودان.

وتستورد مصر من القدس- إلى جانب الصابون- زيت وبذور النيلة والسمسم والقطن[302]. وتستورد كذلك الأقمشة، وقد وجد العديد من تجار الأقمشة المقدسيين في مصر في خان الحمزاوي خاصة تجار الجوخ[303]. وتستورد مصر من القدس المسابح[304]، بالإضافة إلى ذلك القِرَب التي تباع في وكالة القِرب التي يأتي بها التجار من القدس[305].

ولم يقتصر عمل التجار الشوام على التجارة بين الشام ومصر فحسب، بل حرصوا على استثمار رأسمالهم المتنامي نتيجة العمل بالتجارة في أعمال أخرى[306].

---

(300) ريمون: المرجع السابق، ج1، ص521.

(301) الجبرتي: عجائب الآثار في التراجم والأخبار، تحقيق عبد الرحيم عبد الرحمن، ج5، الهيئة المصرية العامة للكتاب، القاهرة، 2003، ص309.

(302) للمزيد من المعلومات، انظر: مصطفى كامل عبده: المرجع السابق، ص75 وما بعدها.

(303) محكمة الباب العالي: س311، ص390، 391، 719، 16 ذو الحجة 1205هـ/16 أغسطس 1791م؛ محكمة الزاهد: س681، ص132، م331، 13 رجب 1093هـ/13 يوليو 1682م.

(304) جيرار: المصدر السابق، ج4، ص257.

(305) نفس المصدر السابق، ص265.

(306) السيد سمير: المرجع السابق، ص41.

وقد رحب الأقباط بإخوانهم في الدين من الشوام، وأوقف بعض الأثرياء من الأقباط الأوقاف لصالح الفقراء من المسيحيين الشوام، ودعمهم اقتصاديًّا لبعض المسيحيين الشوام الأرثوذكس الفارين من اضطهاد الكاثوليك لهم بالشام[307].

وهكذا تعددت صادرات الشام إلى مصر، وكان أهمها الصابون الذي كانت وكالة الصابون أهم مناطق بيعه في مصر، كما أن الشوام كانوا أهم تجاره، بل كانت مشيخة الوكالة في أيديهم لفترات طويلة، كما استوردت مصر الأقمشة وزيت الزيتون وغيرها من القدس.

تجارة مصر مع المغرب العربي :

كانت القوافل التجارية تصل مصر من الطريق الغربي من حيث أتى المغاربة، والملاحظ أن المغاربة لم يأتوا بهدف التجارة فقط، بل أتوا قبل ذلك بهدف الحج، وكان تحقيق هذا الهدف يحتم الوصول إلى الحجاز مرورًا بمصر، وكان يحتم في نفس الوقت قضاء فترة على الأراضي المصرية انتظارًا للخروج مع قافلة الحج، ومن ثم قد تطول فترة الانتظار في أعقاب رحلة القدوم وقبيل رحلة العودة، وكثيرًا ما كان يتحول هذا الاستقرار المؤقت إلى استقرار نهائي، كما سوف نرى عند دراسة نماذج لتجار المغاربة الذين عاشوا في مصر هم وعقبهم[308].

والملاحظ أنه كان هناك نوعان من النشاط التجاري الذي زاوله المغاربة في مصر؛ أولهما: ذلك النشاط الذي مارسه المغاربة من الحجاج خلال عبورهم للأراضي المصرية، مما يمكن اعتباره تجارة أو عبورًا أو (تجارة ترانزيت)، مثال

([307]) محمد عفيفي: الأقباط في مصر في العصر العثماني، الهيئة المصرية العامة للكتاب، القاهرة، 1992م، ص142-143؛ Masters, Bruce: The Origins of Western Economic Dominance in the Middle East, p. 68 in (Mercantilism and the Islamic Economy in Alleppo 1600-1750), New York Univ. Press, New York, 1988.

([308]) انظر: حسام عبد المعطي: المرجع السابق، ص85 وما بعدها.

على ذلك ما أشار إليه أبو القاسم الزياني من أن والده ترك بضاعة لصديق له في مصر ليبيعها، وأخذ من ثمنها مبلغًا أنقذه من ورطة مالية كان قد وقع فيها أثناء وجوده في الحجاز[309].

أما النوع الثاني من النشاط فيتمثل في ذلك الدور الذي أدّته عدة أسر مغربية استقرت بمصر، وكونت ثروات كبيرة من الاشتغال بالتجارة، مما يمكن وصفه بالتجارة المستقرة أو المستمرة.

والملاحظة الثانية: تراوحت أهمية كل نوع من النوعين السابقين تبعًا للظرف التاريخي؛ إذ بينما كانت "تجارة الترانزيت" هي التجارة الأهم خلال الفترة الأولى من الحكم العثماني حين كان الاستقرار المغربي في البلاد محدودًا، فإنه بعد زيادة حجم هذا الاستقرار خاصة خلال القرنين الثامن عشر والتاسع عشر، فالملاحظ أن النوع الثاني من النشاط التجاري للمغاربة أصبح النوع الأهم، وإن كان ذلك لا يعني اختفاء النوع الأول.

والملاحظة الثالثة: تمتعت تجارة الترانزيت طوال الوقت بامتيازات خاصة تتمثل في الإعفاءات الجمركية التي حصلت عليها؛ حيث إن السلطات المصرية قد درجت على عدم فرض أي ضرائب على السلع التي يأتي بها الحجاج المغاربة، بل إن هذه السلع لم تكن تخضع حتى للإجراءات الجمركية[310].

وقد لعب المغاربة دورًا مهمًّا في تجارة البن والتوابل، والذي كانت مراكزه قائمة في أحياء طولون والغورية، إلى جانب السلع المغربية التي تخصص في بيعها التجار المغاربة، وهي النعال المغربية أو البُلَغ[311].

([309]) يونان لبيب وآخر: المرجع السابق، ص181، 182.

([310]) جب وبوون: المجتمع الإسلامي والغرب، ترجمة أحمد عبد الرحيم مصطفى، مراجعة أحمد عزت عبد الكريم، ج2، القاهرة، 1971، ص150.

([311]) يونان لبيب وآخر: المرجع السابق، ص187.

ومن الجدير بالذكر أن السلع التي تاجر فيها المغاربة في مصر - وهي البن والتوابل خاصة- كانت تمثل السلع الأساسية سواء في علاقات مصر التجارية مع الخارج أو في دورها كمنطقة عبور للطريق التجاري القادم من الشرق الأقصى إلى المناطق الجنوبية من أوربا.

وقد لعب البحارة الفرنسيون دورًا مهمًّا في نقل البضائع من الموانئ المغربية إلى الموانئ المصرية وبخاصة ميناء الإسكندرية، كما قاموا بنقل الحجاج المسافرين لأداء فريضة الحج إلى الموانئ المصرية ليكملوا الرحلة إلى الحجاز. وقد أمدتنا وثائق محكمة الإسكندرية بوثيقة غاية في الأهمية توضح أجرة نقل البضائع، ولكن الأهم أنها توضح أجرة نقل الحجاج المسافرين، وتطرقت حتى للأماكن التي ينام فيها المسافرون على ظهر السفينة "ومحل كل رجل عرض شبرين بغير زايد على ذلك"[312].

وفي ذات الوقت كان للبعض من المغاربة سفنهم الخاصة، وأحيانًا بالمشاركة مع الفرنسيين؛ حيث وجدنا رجلاً مغربيًّا يدعى رمضان الطرابلسي شريكًا لفرنسي في سفينة، وباع الفرنسي كامل حقه في السفينة، لهذا الرجل المغربي، وسجلت حجة البيع بمحكمة الإسكندرية[313].

وكان من الطبيعي أن يتمكن المغاربة من تكوين ثروات طائلة وضعتهم في مكانة اجتماعية متميزة، لدرجة أن البعض يعتبر أن المغاربة كانوا يشكلون العمود الفقري للطبقة البورجوازية في مصر، وكان التجار المغاربة يقومون بدور شبيه بذلك الدور الذي قامت به البورجوازية في أوربا في مطالع العصور الحديثة من حيث كونها المصدر الأساسي لتمويل الدولة القومية الناشئة من خلال فرض الضرائب عليهم وسهولة تحصيلها منهم، وكانوا بمثابة الدعامة المالية التي قامت عليها

(312) الإسكندرية، س63، ص161، م300، 5 جمادى الأولى 1128هـ/ 27 أبريل 1716م؛ انظر: ملحق (1).

(313) نفسه: س90، ص16، م17، 5 ربيع الآخر 1181هـ/ 1 سبتمبر 1767م.

الدول، وقد ترتب على ذلك وجود علاقة خاصة بين السلطة في مصر والتجار المغاربة في البلاد تقوم على ارتباط المصالح بين الطرفين، وأنه طالما كان التجار مصدرًا من مصادر تمويل السلطة فقد كانت هذه الأخيرة تقدم لهم كل ألوان الرعاية، فأتاحت لهم استثمار فائض أموالهم في شراء العقارات، وتوريثها وبيعها[314]، بل دخلوا مجال التزام الأراضي، خاصة بعد تدهور تجارة البن ابتداءً من عام 1730م، وكانت هذه الفئة أسبق فئات التجار في التزام الأراضي الزراعية[315].

ومن العسير التعرض للعلاقات بين مصر والمغرب دون الإشارة لأسرة الشرايبي الشهيرة؛ إذ كانت أسرة الشرايبي المغربية من أشهر الملتزمين التجار التي قدر البعض دخلها بمليون بارة[316]، وكان أشهر الملتزمين من هذه الأسرة الخواجا قاسم بن محمد دادة الشرايبي؛ حيث تذكره الوثائق بأنه من أعيان تجار البن كوالده[317].

وقد اهتم المؤرخون المعاصرون بتسجيل أخبار هذه الأسرة، وعلى رأسهم الجبرتي الذي استمر يسجل أخبار هذه الأسرة في حولياته منذ منتصف القرن السابع عشر، ولقرن كامل بعده. وقد سجل تاريخ وفاة أول من اشتهر فيهم، الخواجا محمد الكبير 1111هـ/1699م[318]، كما سجل تاريخ وفاة آخرهم، إبراهيم بن محمد الغزالي ابن محمد بن الدادة الشرايبي 1205هـ/1790م[319].

---

(314) قسمة عربية: س85، ص96، 297، م542، 26 شعبان 1129هـ/ 6 أغسطس 1717م.

(315) جمال كمال محمود: الأرض والفلاح في صعيد مصر في العصر العثماني، الهيئة المصرية العامة للكتاب، القاهرة، 2010، ص153.

(316) ريمون: المدن العربية الكبرى في العصر العثماني، ترجمة لطيف فرج، دار الفكر للدراسات والنشر والتوزيع، القاهرة، 1991م، ص71.

(317) سجلات إسقاط القرى، س1، ص37، م147.

(318) الجبرتي: عجائب الآثار في التراجم والأخبار، دار الفارس، بيروت (د.ت)، ج1، ص138.

(319) نفسه: ج2، ص118.

وقد وصل وضع أسرة الشرايبي من الثراء لدرجة أن الجبرتي وصف بيتهم بأنه "بيت المجد والسيادة والأمارة والتجارة[320]". ويتحدث عن أحدهم بقوله:" إنه كان من أجل أهل بيت الثروة والمجد والعز والكرم"[321]. ويصف بيتًا ثالثًا بأنه كان "بيت المجد والفخر والعز"... وكانوا في غاية من الغنى والرفاهية والنظام ومكارم الأخلاق والإحسان للخاص والعام"[322].

ولقد كان لبعضهم أكثر من دار يعيش فيها، فعلى سبيل المثال كان الحاج قاسم الشرايبي يملك بيتًا في الغورية حيث كانت تجارة التوابل، وكان له بيت آخر في الأزبكية الحي السكني للصفوة آنذاك، ويذكر الجبرتي أن بيتهم الأخير هذا كان يشتمل على اثني عشر مسكنًا، كل مسكن بيت متسع على حدة[323].

وارتبطت أسرة الشرايبي بعلاقات وطيدة مع الصفوة الحاكمة في مصر؛ حيث كانوا يترددون عليهم، وكان رضوان كتخدا يتفسح عندهم في كثير من الأوقات مع الكمال والاحتشام "ولا يصحبه في هذا المجلس إلا اللطفاء من ندمائه"، بالإضافة إلى امتلاكهم مماليك ومنهم يوسف بك الشرايبي[324].

وقد وصف الجبرتي جنازة محمد الدادة الشرايبي، فيقول:" وحضر جنازته جميع الأمراء والعلماء وأرباب السجاجيد والوجاقات السبعة والتجار وأولاد البلد"[325]، ثم يصف جنازة قاسم ابنه فيقول:" وخرجوا بجنازته من بيته بالأزبكية في مشهد عظيم حضره العلماء وأرباب السجاجيد والأغوات والاختيارية، حتى أن عثمان كتخدا القازدغلي لم يزل ماشيًا من البيت إلى المدفن بالمجاورين"[326].

([320]) نفسه: ج1، ص261.

([321]) نفسه: ج2، ص118.

([322]) نفسه: ج1، ص289.

([323]) نفسه: ج1، ص290.

([324]) نفسه: ج1، ص289.

([325]) نفسه: ج1، ص138.

([326]) نفسه: ج1، ص261.

وقد مارست أسرة الشرايبي أهم نشاط لها وهو التجارة، حيث تعددت الوكالات التجارية في الغورية وغيرها. وقد اتسع نشاط أسرة الشرايبية التجاري لدرجة أنهم امتلكوا سفنًا تأتي لهم بالسلع من الشرق الأقصى، ويذكر الجبرتي أنه كان للحاج محمد الدادة الشرايبي "ثلاث مراكب في بحر القلزم"[(327)] (أي البحر الأحمر).

واستطاعت أسرة الشرايبي– بعد أن امتلكت هذه الأموال الباهظة– أن تستثمرها وتوظفها في مجالات استثمارية أخرى؛ مثل استثمارات عقارية في المنازل وغيرها وكذلك في التزام الأراضي الزراعية كما أشرنا.

وقد أدى دخول أسرة الشرايبي والتجار المغاربة والتجار عمومًا إلى تطور هذا النظام– نظام الالتزام الزراعي– بحيث أصبح أداة للاستثمار بدلاً من خدمة القطاع الزراعي بشكل عام، وأدى إلى تحول هذا النظام إلى حد كبير، وتغيره عن الأساس الذي وضع من أجله[(328)].

وقد ركزت الأسرة رأس المال في يد أحدهم يقوم باستثماره وينفق من أرباحه على سائر أفراد الأسرة؛ حيث يذكر الجبرتي "وكان من سنتهم أنهم يجعلون عليهم كبيرًا منهم وتحت يده الكاتب والمستوفي فيجمع لديه جميع الإيراد من الالتزام والعقار والجامكية، ويسدد الميري ويصرف لكل إنسان راتبه على قدر حاله وقانون استحقاقه وكذلك الكساوى للرجال والنساء في الشتاء والصيف ومصروف الجيب في كل شهر، وعند تمام السنة يعمل الحساب ويجمع ما فضل عنده من مال ويقسمه على كل فرد بقدر استحقاقه وطبقته"[(329)].

غير أنه بموت أحمد الشرايبي حوالي 1167هـ/1753م انتهى هذا النظام، وسعى كل من أبناء الأسرة إلى الاستئثار بما يخصه من مال، وأدى ذلك لتفتت

([327]) نفسه: ج1، ص138.

([328]) للمزيد من المعلومات انظر: جمال كمال محمود: الأرض والفلاح، المرجع السابق، ص152 وما بعدها.

([329]) يونان لبيب وآخر: المرجع السابق، ص196.

ثروة الشرايبي وإضعاف قدرتها على استثمار رأسمالها، أو على حد قول الجبرتي "تفرق الجمع وقلت البركة"[330].

وقد حاولت أسرة الشرايبي طول الوقت الحفاظ على وجودها والتمسك بكيانها وعدم الذوبان في المجتمع المحيط بها، مما جعلها مطبوعة بمغربيتها إلى أن أصابها ما أصابها من أسباب التدهور الاقتصادي، والذي أدى إلى عدم الاستمرار في التمسك بهذا الطابع.

ومن المهم الإشارة إلى المحمدة التي اتصف بها أبناء الأسرة جيلاً بعد جيل من خلال رعايتهم للعلم وطلابه؛ حيث كانت دارهم الكبيرة في الأزبكية مقصدًا لطلاب العلم؛ فقد كانت "مجالسهم مشحونة بالكتب النفيسة للإعارة والتغيير وانتفاع الطلبة ولا يكتبون عليها وقفية ولا يدخلونها في مواريثهم ويرغبون فيها ويشترونها بأغلى ثمن ويضعونها على الرفوف والخزائن والخورنقات وفي مجالسهم جميعًا، فكل من دخل إلى بيتهم من أهل العلم إلى أي مكان يقصد الإعارة أو المراجعة وجد بغيته ومطلوبه في أي علم كان من العلوم، ولو لم يكن الطالب معروفًا، ولا يمنعون من يأخذ الكتاب بتمامه فإن رده في مكانه رده وإن لم يرده واختص به أو باعه لا يسأل عنه وربما بيع الكتاب عليهم واشتروه مرارًا ويعتذرون عن الجاني بضرورة الاحتياج". وقد بذل آخرهم إبراهيم الغزالي الشرايبي من ماله لرعاية العلم وطلابه؛ فقد كان يتفقد طلبة العلم الفقراء، ويعينهم ويشتري المصاحف والألواح، ويفرقها على مكاتب أطفال المسلمين الفقراء معونة لهم على حفظ القرآن الكريم، والأكثر من ذلك كان إبراهيم الغزالي يحضر دروس العلماء المشهورين كالشيخ محمد العقاد المالكي[331].

([330]) الجبرتي: ج1، ص290.

([331]) نفسه: ص116.

وإذا كانت أسرة الشرايبي نموذجًا بارزًا للعائلات المغربية التي مارست النشاط الاقتصادي في مصر، فإن ذلك لا يعني أنها كانت النموذج الوحيد، ولكن هناك عائلات أخرى مثل التاجر المغربي "أحمد الحدق" الذي اشتهر بتجارة البن، وتحول جزء من نشاطه إلى التزام الأراضي الزراعية وكذلك استئجارها من ملتزميها[332]، وكذلك عائلة تربانة، وهي من أشهر العائلات المغربية التي لا يزال السكندريون يعرفونها حتى اليوم بسبب الجامع العتيق الذي أسسه إبراهيم بن عبيد الشهير بتربانة في خط الميدان بحي المنشية في نهاية القرن السابع عشر، وتلك الوكالة الضخمة التي تحمل اسمه والتي ما تزال باقية كأحد أهم الآثار الإسلامية الباقية بالثغر إلى اليوم[333].

ورغم انتقال إبراهيم تربانة إلى مصر فإنه لم يفقد شبكاته وعلاقاته التجارية في وطنه الأم "مسراتة"، واستمرت علاقاته التجارية مع الموانئ التونسية، وظل وكلاؤه ومبعوثوه يترددون على كانو وأكدار لجلب تراب الذهب، وهو ما ساعده على أن يحوز مكانة مهمة في الإسكندرية بشكل سريع، كما ساعده وجود ابن أخيه عبد الرحيم بن عبيد تربانة في القاهرة، على اتساع نشاطه بشكل كبير؛ حيث كان عبد الرحيم واحدًا من أهم تجار طولون آنذاك، وأنشأ إبراهيم تربانة ثلاث وكالات ومسجد معلق على مجموعة كبيرة من الحواصل والحوانيت، كما أنشأ عددًا كبيرًا من الحوانيت وسوقًا كاملاً أطلق عليه سوق خط الميدان[334]. وغير تربانة عائلات أخرى مثل الناضوري والقسنطيني وابن منديل والبرجي وغيرها[335].

([332]) جمال كمال محمود: الأرض والفلاح، المرجع السابق، ص154.

([333]) حسام عبد المعطي: طائفة المغاربة في مدينة الإسكندرية في العصر العثماني (1517-1798) بحث ضمن أبحاث كتاب الطوائف المهنية والاجتماعية في مصر في العصر العثماني، مطبوعات مركز البحوث والدراسات الاجتماعية، كلية الآداب، جامعة القاهرة، ط1، 2013، ص172.

([334]) نفسه: ص173-174.

([335]) للمزيد من المعلومات انظر: حسام عبد المعطي: المرجع السابق، ص175.

ومهما يكن من أمر فقد نشطت العلاقات التجارية بين مصر والمغرب العربي إبان العصر العثماني، ولعب المغاربة دورًا مهمًا في الحياة الاقتصادية، ليس فقط مع مصر، ولكن كذلك مع الولايات العربية الأخرى.

تجارة مصر مع المغرب :

ارتبطت مصر مع شمال إفريقيا بعلاقات تجارية عبر الطريق البري بالحركة السنوية لقافلة الحج المغربي إلى الأراضي المقدسة وهو الطريق الذي كانت القاهرة إحدى محطاته الأساسية. وشكلت قافلة حجاج المغرب الأقصى الدعامة الرئيسية لقافلة الحج المغربي التي كان يلتحق بها حجاج الجزائر وتونس وطرابلس، وإن كانت هذه البلدان الثلاثة تتوجه بالعديد من حجاجها إلى مصر، عبر الطريق البحري بصفة خاصة. وتراوح إجمالي قافلة الحج المغربي ما بين 5.000 إلى 10.000 حاج يصطحبون معهم عشرة آلاف جمل. وكان من الممكن طرق مسالك متنوعة لقافلة الحج. وكانت قافلة الحج تنظم تحت رعاية سلاطين المغرب، ويتولى ممثلون لهم أمر قيادتها؛ حيث لم تشتمل القافلة إلا على المغاربة الذين كان انشغالهم بالحج إما لغرض ديني وإما لغرض تجاري أو للأمرين معًا. ولم يلعب التجار المصريون أي دور في هذه التجارة البرية، بل وفي القاهرة نفسها كان الاتجار في المنتجات التي تجلب من شمال إفريقيا يتم بصفة خاصة في أسواق المغاربة.

صادرات مصر إلى المغرب :

وصدّرت مصر لبلدان المغرب العديد من المنتجات، وقد أسهمت العائلات المغربية الموجودة في مصر وبخاصة في رشيد والإسكندرية بدور كبير في تصدير المنتجات المصرية ومنتجات الشرق إلى بلدانهم، وكون التجار المغاربة شبكات تجارية فعالة بين موانئ مصر الشمالية والموانئ المغربية، وكان الكتان المصري

والأقمشـة الكتانيـة تحتـل المرتبـة الأولـى فـي الصـادرات المصـرية لبلـدان المغـرب العربي. ونتيجة لتزايد الطلب عليه في السوق المغربية فلم يكتف المغاربة بعمليات جلبه من مصادره في الريف المصري، بل قاموا بعمليات تمويل زراعته في عدد من أقـاليم مصـر، وتولـوا عمليـات نقلـه حتـى إيصـاله إلـى بلـدانهم، ولعـب العديـد مـن العائلات المغربية دورًا مهمًّا في تمويل وتجارة الكتان؛ مثل عـائلات أمغـار وجلمام والقسنطيني والرويعي وغيرها(336).

وتصـدر مصـر نسـيج الكتـان والقطـن إلـى تـونس حـوالي 2000 بالـة، وإلـى الجزائـر 350 بالـة، وكـذلك يصـل للجزائـر أربـع بـالات بكـل منهـا 500 قطعـة مـن الأقمشة الحريرية، ومن المنسوجات القطنية ذات الصبغة الحمراء خمس بالات لكل منهـا 600 قطعـة يتم إرسالها إلـى المغرب الأقصـى. وقد قدر جيرار حجم تجـارة المنسوجات المصـرية مـع بـلاد المغـرب بـ125 مليـون بـارة، كمـا كانـت مصـر تعيـد تصـدير بعـض المنسوجات الشـامية إلـى بـلاد المغـرب خاصـة الأقمشـة الحريريـة مـن نوع "الآلاجة" و"القطنـي"، وذلك بقيمة تصل إلـى 10 ملايين بارة تقريبًا، ومـن خـام الحرير الشامي 21.3 مليون بارة(337).

وتصـدر مصـر إلـى تـونس مـن 20–50 فـردًا مـن البـن، كـل فـرد يـزن 180 رطـلاً، ومـن 20–30 بالـة مـن ورود الزهـور الجافـة تـزن البالـة مـن ثلاثمائـة إلـى أربعمائـة رطـل، وكميـة مـن حبـوب النيلـة، وكميـة مـن الصـناديق التـي تحـوي ملـح النوشادر، وكميات من البخور. وتأتي الجزائر بعد تونس في صادرات مصـر إلـى المغـرب؛ حيـث تصـدر مصـر لهـا كميـات مـن الأقمشـة الكتانيـة والأقمشـة القطنيـة والحريريـة والكتـان الشـعر والمغـزول وكميـات مـن الفلفـل وملـح النوشـادر وصـمغ

(336) حسام عبد المعطي: العائلة والثروة، البيوت المغربية في مصر، الهيئة المصرية العامة للكتاب، القاهرة، 2008، ص207.

(337) ريمون: المرجع السابق، ج1، ص337، 338؛ انظر: ملحق (2).

الصنوبر والسكر والبخور ولبان جاوة وكمية من البن، وتحمل هذه البضائع ثلاث أو أربع سفن هي التي تحمل حجاج الجزائر[338].

وتصل إلى طرابلس كل عام من الإسكندرية باخرتان أو ثلاث بواخر تحمل الحجاج وما معهم من بضائع كالأقمشة القطنية والكتانية المصنوعة في مصر. وترسل مصر كذلك إلى بلدان المغرب العربي كميات من الأرز والسكر والعدس، والواضح أن دور التجار المغاربة لم يكن كبيرًا في تجارة الحبوب[339]. وهكذا نلمس دورًا واضحًا في تجارة مصر مع المغرب زودت فيه مصر المغرب بالكثير من المنتجات المصرية أو الآسيوية التي يستوردها التجار، ويعيدون تصديرها إلى المغرب.

صادرات المغرب إلى مصر:

صدرت بلدان المغرب لمصر المنتجات الغذائية بدءًا من زيت الزيتون، وهو منتج تونسي فاخر بحوالي 26.5 مليون بارة، والعسل 6.1 مليون بارة، والسمن 3.2 مليون بارة. بيد أن بلاد المغرب زودت مصر بنوعيات معينة من المنتجات الحِرفية التقليدية مثل الطرابيش التي كان يورد منها 300 صندوق بقيمة إجمالية تصل إلى 35.4 مليون بارة، والبرانس المتنوعة من الصوف والحرير (3000 إلى 4000 قطعة) تعادل حوالي 10 ملايين بارة، وأغطية من الصوف الأبيض، وتسمى أحرمة (6000 قطعة بحوالي 7.2 مليون بارة)، وشيلان من الصوف الأبيض 1.8 مليون بارة؛ والنعال المغربية 30.000 زوج بحوالي 1.5 مليون بارة، وثلاثة إلى أربعة آلاف أقة من الشمع من تونس والجزائر والمغرب يتراوح ثمن الأقة من 100 إلى 200 مديني[340].

([338]) جيرار: المصدر السابق، ج4، ص256، 257.

([339]) حسام عبد المعطي: العائلة والثروة، المرجع السابق، ص207.

([340]) جيرار: المصدر السابق، ج4، ص253، 254.

ويعد الكبريت المجلوب من المنطقة الواقعة بين برقة وسرت من أهم صادرات المغرب إلى مصر. وقد قام التجار المغاربة بدور مهم في جلب الكبريت من طرابلس إلى مصر، ولعبت عائلة تربانة والغرياني دورًا مهمًّا في ذلك، وكان لهم وكلاء في طرابلس ومصراتة يرسلون إليهم الكبريت والقطران وغيرها من السلع الطرابلسية. وكان المرجان من المنتجات التي تصدرها المغرب إلى مصر. ولعب المرجان دورًا فاعلاً في تمويل تجارة التوابل الواردة عبر مصر؛ حيث حرص كبار تجار مصر على شرائه من التجار المغاربة من أجل إعادة تصديره إلى الهند، حيث كان الإقبال عليه كبيرًا هناك[341].

وكانت بلاد المغرب تصدر إلى مصر الزيت والزبد، خاصة التجار التونسيون الذين يأتون به إلى مصر، ويعودون بالبضائع المصرية من الكتان والمنسوجات أو بالبن. وكان عسل النحل من بين صادرات بلاد المغرب إلى مصر. وكانت المعادن الواردة من بلدان المغرب تجد طلبًا عليها في مصر كالحديد والرصاص والقصدير وغيرها من المعادن، ولعبت عائلات بعينها دورًا مهمًّا فيه مثل عائلة الصيادي التي استقر فرع منها في الإسكندرية[342].

وعلى أية حال صدرت بلاد المغرب العربي العديد من منتجاتها إلى السوق المصرية التي استوعبت هذه الصادرات، واستهلكتها، وأعادت تصدير بعضها إلى الخارج.

التجارة مع أوربا :

إن دراسة موضوع التجارة مع أوروبا– عبر المتوسط– على قدر كبير من الأهمية، وفي ذات الوقت على جانب كبير من الصعوبة؛ لطول الفترة الزمنية من

---

(341) حسام عبد المعطي: العائلة والثروة، المرجع السابق، ص201، 202.

(342) نفسه: ص205، 206.

ناحية، وتناثر المعلومات في بطون المصادر – سجلات المحاكم الشرعية– وكتابات الرحالة والقناصل والمراجع الحديثة أجنبية وعربية من ناحية أخرى.

ومن جانبنا سنحاول الإلمام به خلال معرفة الصادرات والواردات خاصة المصرية إلى أوربا والأوربية إلى مصر لأن جزءً كبيرًا من تجارة مصر كان بمثابة ترانزيت (عبور).

الصادرات:

لسنا بصدد "حصر" للبضائع التي تمر عبر البحر المتوسط، بقدر ما نحاول الإشارة للتجارة بشكل عام، وأمثلة للكميات والتقديرات "المتاحة منها"؛ لنخرج بفكرة عامة عن دور البحر المتوسط في التجارة في ذلك العصر.

البن:

البن أو القهوة ذلك المشروب الذي لا يخلو بيت ربما في العالم منه، بمجرد ظهوره وبداية تداوله صار حوله جدل واسع بين الفقهاء، حتى توصلوا إلى صيغة توافقية تبيح شربه، وفي ذلك يقول البعض عن شرب البن "والحق إنه في ذاته لا إسكار فيه، وإنما فيه تنشيط للنفس"[343]. ويقر آخر بفوائده "وهناك من أقر بأهمية البن وفوائده لجسم الإنسان"[344].

ففي عام 1534م وقع هياج شعبي على أثر خطبة لأحد الدعاة المعارضين للبن، وترتب عليها نهب المقهى، غير أن مذاق القهوة فرض نفسه على الجميع دون مقاومة، وأنهت السلطات الدينية هذه المسألة، وشاع تناوله بين الجميع تقريبًا،

([343]) إبراهيم اللقاني: نصيحة الإخوان باجتناب الدخان، دار الكتب، فقه مالك 38، ميكروفيلم 41904 "بدون أرقام صفحات".

([344]) علاء الدين المكي: عقد الفرائد فيما نظم من الفوائد، مخطوط، دار الكتب، جغرافيا، 3472، ميكروفيلم 24573، ورقة 87.

لدرجة أن الرحالة التركي أوليا جلبي حصر 643 مقهى بالقاهرة. وبعد قرن ونصف وصل عدد المقاهي إلى 1350 مقهى منها 1200 في القاهرة وحدها على حد ما أورده علماء الحملة الفرنسية، وانتشرت المقاهي في أنحاء الدولة العثمانية[345].

وارتبطت بدايات تصدير البن إلى أوربا مع نهايات القرن السابع عشر، والذي تطورت معه التجارة المصرية بالذات مع أوربا. وقد أفاد التجار الأوربيون من تجارة البن، وجنوا أرباحًا طائلة من وراء ذلك؛ ففي عام 1708م كان قنطار البن الذي يشتريه التاجر الأوربي بالإسكندرية بـ28 إلى 29 قرشًا، كان يمكن بيعه في ليفورن بـ53 قرشًا. وبلغت تجارة البن ذروتها خلال العقود الأخيرة من القرن السابع عشر وبدايات القرن الثامن عشر؛ فالفرنسيون وحدهم كانوا يوردون لفرنسا في السنة 3.000 فردة بن، وأحيانًا أكثر من ذلك، وأقصى حد بلغته تجارة استيراد البن كانت إبان عامي 1714، 1715م؛ حيث استوردوا ما بين 22.000 و23.000 قنطارًا من البن، ومثلت هذه المشتريات من البن في المتوسط 57.7% من صادرات مصر إلى فرنسا بين عامي 1700 و1709م؛ 52.7% بين عامي 1710 و1719م، بمعنى أن الفرنسيون اشتروا أكثر من نصف كمية البن المصدرة إلى أوربا؛ أي حوالي 5.000 إلى 6.000 فردة بن، وهو ما يعادل نحو خمس الواردات المصرية من بن اليمن[346].

وكانت أسعار البن قد بدأت في الارتفاع بداية من العام 1690م، وبلغت ذروتها بين عامي 1706 و1726م. وقد ارتفع سعر البن بشكل كبير في القاهرة وإستانبول، لدرجة أن السلطات خشيت من تعرض إمداد الإمبراطورية العثمانية بالبن للتناقص، بسبب سحب الأوربيين لكميات كبيرة منه؛ ذلك أن البن أصبح سلعة ضرورية كالأرز. غير أنه في النهاية مالت الكفة الراجحة في اتجاه تأمين

---

(345) ريمون: المرجع السابق، ج1، ص256؛ ميكل ونتر: المجتمع المصري تحت الحكم العثماني، ترجمة إبراهيم محمد، الهيئة المصرية العامة للكتاب، القاهرة، 2001، ص331.

(346) دمياط: س216، ص7، م195، 20 جمادى الآخرة 1140هـ/ 4 فبراير 1728م؛ ريمون: المرجع السابق، ص314.

مصالح الأوربيين سواء في إطار العلاقات البحرية مع أوروبا أو في الملاحة "الداخلية" بين سواحل الإمبراطورية، من ميناء عثماني إلى آخر، الأمر الذي شكل تهديدًا للملاحة العثمانية، وكان سببًا لحالة من السخط السياسي لدى الولاة؛ فبدءًا من مطلع القرن الثامن عشر اتخذت عدة إجراءات تحرم تصدير البن إلى أوربا، وبعد ذلك ظلت مراسيم التحريم تجدد كل فترة. وكان أول قرار من هذا النوع قد أصدره باشا القاهرة إبان حالة غلاء شديدة وقعت في عام 1703م، على أنه سرعان ما أبطل العمل به بعد قليل؛ لأننا نجد وثائق المحاكم الشرعية تذكر حجة لفرنسي يشتري بضائع وكتب فيها "خارجًا عن الممنوعات من القهوة والأرز لم يوسق من ذلك شي"[347]، بمعنى أنه كان يسمح بتصديره لأن تاريخ الوثيقة 1710م.

وتكرر صدور هذا الحظر مرات عديدة خلال سنوات 1707، 1708، 1709، 1714، 1716، 1719، 1720م. وفي بعض الأحيان تم تنفيذ هذا الحظر بصرامة شديدة؛ ففي شهر ربيع الآخر في عام 1126هـ/ يونيو 1714م أرسل السلطان فرمانًا رسميًّا إلى باشا مصر وإلى قادة الفرق العسكرية السبع منددًا ببيع عمال الجمارك للسلع المحظورة (القمح، والأرز، والبن) للأوربيين، وأن ذلك يتسبب في القحط والغلاء بإستانبول[348].

وفي تقديرنا أن تعدد صدور هذه المراسيم- وفي سنوات متقاربة- يدل على أنها لم تكن تطبق في غالب الأحيان؛ لأنها إذا كانت تطبق فما الداعي لصدور مراسيم جديدة تتعلق بالحظر؟

([347]) محكمة الإسكندرية: س64، ص31، م51، 29 ذو القعدة 1121هـ/ يناير 1710م؛ نفسه: م52، نفس التاريخ؛ جمال كمال محمود: الخبز في مصر العثمانية، المركز العربي للأبحاث ودراسة السياسات، بيروت، 2016م، ص102.

([348]) ريمون: المرجع السابق، ج1، ص ص315، 316؛ راضي محمد جودة: دمياط في التاريخ الحديث (1810-1906)، الهيئة المصرية العامة للكتاب، القاهرة، 2016، ص ص34-35.

وكان لنفوذ الفرق العسكرية أثره في عدم المبالاة بصدور قرارات المنع؛ فنجد أوجاق الإنكشارية[349] يساعد القناصل في تهريب البن مقابل "عطايا" مالية ضخمة. وقد أشار القنصل لومير في عام 1720م بمناسبة صدور مرسوم حظر جديد لتصدير البن ما نصه:" لم تعر السلطات في الإسكندرية اهتمامًا لتنفيذ هذا المرسوم، وتركوا لنا حرية شحن المراكب بالكميات التي كنا في حاجة إليها"[350].

وكان الباشوات من جانبهم يتأرجحون بين تنفيذ الأوامر السلطانية ومصالحهم الشخصية؛ ففي عام 1716م- وتحديدًا بعد وصول أمر عالٍ بمنع تصدير السلع المحظورة إلى نصارى أوربا– تمكن قنصل فرنسا من الحصول على إذن يسمح بتصدير 1.300 فردة بن في مقابل دفع "عطية مالية" قدرها 3 قروش على كل قنطار، (وكان القنطار بـ23 أو 24 قرشًا). ومع وصول باشا جديد في أكتوبر 1720 بدأ بحظر تصدير البن بشكل صارم، لكن ما لبث أن سمح بتصدير 2.000 فردة بن مقابل عطية مالية قدرها 13.000 قرش[351].

وعلى أية حال ثمة ركود شديد أصاب تجارة البن بعد عام 1750م، وذلك لاستمرار فرض الرسوم عليه، فأدى لقلة استيراده، وكذلك لمنافسة بن جزر الهند الغربية؛ حيث تشير المصادر إلى وصول أول عينة من بن جزر الهند الغربية في عام 1730م إلى فرنسا. وقد أشار القنصل الفرنسي "بينوا دومايه" إلى إمكانية ترويج بن الأنتيل في الشرق. وكانت شركة الهند قد حصلت في عام 1723م على احتكار توريد البن إلى فرنسا. وبعد عامين من المناقشات مع تلك الشركة حصل

---

(349) هم أوجاق مستحفظان، وهم مشاة أتوا إلى مصر مع السلطان سليم الأول، وعرفت هذه الطائفة بطائفة السلطان؛ لأنها كانت تمثل السلطة العليا في الولاية. انظر: عبد الكريم رافق: بلاد الشام ومصر منذ الفتح العثماني إلى حملة بونابرت، ط2، دمشق، 1968، ص145؛ ولقد أشاد أحد الرحالة الفرنسيين بأفراد هذه الطائفة وتنظيمهم وتسليحهم الجيد في القرن السابع عشر. انظر: De Monconys, Voyage en Égypte, 1646-1647, Le Caire, IFAO, 1973, p. 152.

(350) ريمون: المرجع السابق، ج1، ص317.

(351) نفسه: ج1، ص318.

تجار مرسيليا في عام 1732 على حرية استيراد بن الجزر بهدف إعادة تصديره، كما حصل فيلنيف Villeneuve من الديوان العالي على تصريح ببيع هذا البن داخل الموانئ التركية بأوربا، وحققت تجارة بن الجزر نجاحًا سريعًا؛ ولكن كان سعره أقل من بن مخا اليمني[352].

وقد انتشر استهلاك بن الجزر في أوربا بين الطبقات الفقيرة بخاصة؛ وذلك لرخص سعره الذي كان يقل عن بن مخا اليمني بنحو 20% أو 25%، ومن جهة أخرى بسبب خلطه غالبًا ببن مخا؛ ولم يقبل الأعيان على تناوله، بل شاع استخدامه في المقاهي العامة وفي القرى[353].

التوابل:

التوابل- أو الأفاوية، كما كان يطلق عليها– كان لها أهمية كبيرة في أوربا منذ العصور الوسطى، لدرجة أن مهر البنت كان يقدر بما يمكن شراؤه من توابل. ومع وصول الهولنديين ثم الإنجليز إلى مياه المحيط الهندي عملوا على السيطرة على تجارة التوابل وعدم وصولها إلى الشرق، فتحول الجزء الأكبر من تجارة التوابل مرة أخرى إلى طريق رأس الرجاء الصالح، لكن ذلك لا يعني أن تجارة التوابل قد توقفت تمامًا عن المرور عبر البحر المتوسط، فقد ظلت مصر طوال النصف الأول من القرن الثامن عشر توفر احتياجاتها وتمد عاصمة الإمبراطورية العثمانية بالتوابل عن طريق البحر الأحمر ومن ميناء جدة بالذات. فنجد الخواجة حدو بن عربي المنجور ورد له في عام 1133هـ/1720م من جدة إلى السويس 490 قنطار فلفل

(352) جمال كمال محمود: البحر الأحمر، المرجع السابق، ص152.

(353) نفسه: ص153.

قيمتها 53540 بارة، وكان قد مات، وهو ما ورد في حجة تحرير تركته. كما وردت كميات أخرى لغيره من التجار[354].

ومن الجدير بالذكر أن تجارة التوابل شهدت تدهورًا حادًّا خلال النصف الثاني من القرن الثامن عشر فلم يرد إلى مصر عبر البحر الأحمر ما يفي حتى بحاجتها، مما اضطرها إلى استيرادها من مرسيليا والبندقية وتوسكانا؛ حيث كانت مصر تستورد من مرسيليا بنحو 6 مليون بارة لسداد احتياجاتها في العام[355].

وقد لعب البنادقة- وكذلك الفرنسيون– دورًا مهمًّا في تجارة التوابل الواردة عبر البحر المتوسط؛ حيث كانوا يشترون كميات كبيرة منها، ويشحنونها إلى أوروبا عبر ميناءي دمياط والإسكندرية[356].

وعلى أية حال احتلت تجارة التوابل عبر المتوسط أهمية كبيرة إلى أن حل البن محلها تدريجيًّا خلال القرن الثامن عشر.

---

(354) القسمة العسكرية: س119، ص499، 1123هـ/1720م؛ نفسه: س117، ص291، م402، 1131هـ/1718م؛ نفسه: س149، ص175، م236، 1153هـ/1740م؛ حسام عبد المعطي: العلاقات المصرية الحجازية، المرجع السابق، ص128.

(355) الباب العالي: س28، ص168، م504، 13 صفر 1009هـ/24 أغسطس 1600م؛ الإسكندرية: س11، ص29، م294م، 12 رجب 987هـ/4 سبتمبر 1579م؛ جيرار: المصدر السابق، ج4، ص308؛ عراقي يوسف: الوجود العثماني المملوكي في مصر في القرن الثامن عشر وأوائل التاسع عشر، دار المعارف، القاهرة، 1985، ص ص348-349.

(356) الإسكندرية: س19، ص267، م901، 18 ذو الحجة 991هـ/ 3 يناير 1583م؛ نفسه: س25، ص300، م928هـ/1581م، القسمة العربية: س124، ص276، م462، 1187هـ/1374م؛ نفسه: س111، ص50، م158، 1168هـ/1754م؛ نصرة عبد المتجلي: الإسكندرية في العصر العثماني، الحياة الاقتصادية والاجتماعية، تقديم: لطيفة سالم، الهيئة المصرية العامة للكتاب، القاهرة، 2013، ص73.

الأقمشة :

تعد صناعة الغزل والنسيج من أهم الصناعات في مصر عبر العصور، ولم تضمحل خلال العصر العثماني، بل أشار إليها الرحالة الذين زاروا مصر خلال تلك الفترة، وذكروا ازدهارها، بل وانتشارها في ربوع مصر شمالاً وجنوبًا[357].

وكان إنتاج الأقمشة الشعبية الرخيصة منتشرًا في أنحاء مصر، ووجدت بعض المدن التي تخصصت في صناعة أنواع معينة منها مثل المحلاوي[358] والغزاوي والبطاني وغيرها[359].

وكانت المنسوجات هي المنتج الحرفي المصري الوحيد الذي شق طريقه إلى أوربا، فكانت المنسوجات الكتانية والقطنية هي أهم هذه المنسوجات، فتصنع المنسوجات الكتانية في ورش أسيوط ومنفلوط وأبوتيج والقاهرة، وكان يطلق عليها "منوفي"، و"بتانوني"، و"سيوطي"، و"شبيني". أما المنسوجات القطنية فكانت تصنع بالقاهرة والمحلة الكبرى ورشيد، ويطلق عليها "دمياطي"، و"عجمي"، و"آمان" و"محلاوي". وكانت فرنسا هي الجهة الرئيسية التي تستورد تلك المنسوجات بنسبة تعادل تسعة أعشار ما ينتج منها[360].

وعلى الرغم من ازدهار صناعة المنسوجات في مصر فإنها بدأت تستورد الأقمشة القطنية الواردة من الهند، والتي شهدت إقبالاً من الفئات الثرية في مصر، مع بدايات النصف الثاني من القرن الثامن عشر. وانتشرت الأقمشة القطنية الهندية في أنحاء الإمبراطورية العثمانية، ووجدت لها سوقًا رائجة، كما احتلت الصدارة في

([357]) علي أحمد الطايش: المنسوجات في مصر العثمانية، دراسة فنية أثرية، رسالة ماجستير غير منشورة، كلية الآثار، جامعة القاهرة، 1985، ص ص19-20.

([358]) الصالحية النجمية: س457، ص57، م246، 980هـ/1572م.

([359]) مصطفى كامل عبده: المرجع السابق، ص ص58-59.

([360]) ريمون: المرجع السابق، ج1، ص323.

أوربا على الرغم من قرارات منع استيرادها؛ ففي فرنسا صدر أكثر من 35 قرارًا بمنع استيرادها، لكن دون جدوى؛ وذلك بسبب عمليات التهريب الواسعة التي كانت تتم عن طريق موانئ الشرق وخاصة الإسكندرية[361].

واحتلت رشيد والإسكندرية مكانة مهمة كمناطق لتجميع وتصدير بل واستيراد المنسوجات سواء المُصنَّع منها محليًا أو المستورد من الخارج، والذي كان يعاد تصديره. وتزخر سجلات محكمة الإسكندرية بالعديد من العقود التي تتعلق بصفقات استيراد الأقمشة الإفرنجية المنقوشة (أصفر وأحمر وأخضر وأزرق) من روما، وكذلك استيراد السختيان الأحمر– نوع من القماش– والأبسطة وردية اللون وغيرها من روما كذلك، وتصدير الأقمشة والفوط السكندري إلى المغرب. وكانت البندقية من أهم المدن التي استوردت الكتان المصري بكميات كبيرة، ومن جزيرتي رودس وسلانيك وجزيرة جربا بالمغرب[362].

وقد انتشرت بالقاهرة أسواق متخصصة في الأقمشة الهندية وبيعها وإعادة تصديرها إلى أوربا؛ مثل سوق الفحامين والغورية والبندقيين وباب زويلة والشرب وأمير الجيوش وغيرها[363].

ويصدر الجوخ والكتان إلى لندن، ولعب القناصل دورًا مهمًا في ذلك؛ مثل القنصل الإنجليزي والفرنسي، فضلاً عن التجار الذين نشطوا في حركة التصدير والاستيراد بين ميناءي الإسكندرية ومرسيليا.

غير أن تجارة الأقمشة الهندية بدأت في الانحدار التدريجي خلال الربع الأخير من القرن الثامن عشر؛ بسبب نجاح إنجلترا وفرنسا في تقليد الأقمشة

(361) حسام عبد المعطي: المرجع السابق، ص121.

(362) الإسكندرية: س25، ص417، م1248، 23 محرم 997هـ/ 13 ديسمبر 1588م؛ الزاهد: س671، ص61، م208، 28 ربيع الآخر 1046هـ/ 30 سبتمبر 1636م؛ نصرة عبد المتجلي: المرجع السابق، ص74.

(363) ج.دي. شابرول: دراسة في عادات وتقاليد مصر المحدثين، ترجمة زهير الشايب، دار الشايب، القاهرة، 1992، ص128؛ عبد الرحيم عبد الرحمن: فصول من تاريخ مصر الاقتصادي والاجتماعي في العصر العثماني، الهيئة المصرية العامة للكتاب، القاهرة، 1990، ص ص154-155.

القطنية الهندية؛ ففي سنة 1759م كانت صناعة الأقمشة على النمط الهندي قد انتشرت في فرنسا وقبلها في إنجلترا وسويسرا، وبدأت هذه الدول في تصدير كميات منها إلى شرق البحر المتوسط. وبنهاية القرن الثامن عشر كانت مصر تستورد 1.000 إلى 1.100 بالة من الأقمشة الفرنسية[364].

العاج أو سنّ الفيل :

شكّل العاج أو سن الفيل سلعة مهمة في تجارة البحر المتوسط، وكان يرد إلى مصر عن طريق البحر الأحمر جنبًا إلى جنب مع القوافل البرية التي كانت تزود مصر بهذه السلعة من خلال قافلتي دارفور وسنار، وكان العاج الحبشي خصوصًا يصل إلى مصر، إما بقافلة سنار التي كانت تستقبل كميات لا بأس بها من العاج الحبشي، وإما عن طريق البحر الأحمر من ميناء مصوع وصولاً إلى السويس فالقاهرة[365].

وقد قامت تجارة العاج أساسًا على التصدير إلى أوروبا؛ حيث عمل المصريون كوسطاء بين الجلابة والتجار الأوربيين، وكان يصنع من العاج أشياء كثيرة؛ كالأمشاط ومقابض السكاكين وجلود الكتب الفاخرة وكذلك السبح العاج[366].

الجلود :

تعد الجلود من أهم السلع التي تم تداولها عبر تجارة البحر المتوسط، ولعلها كانت الأهم قبل تطور تجارة البن في القرن السابع عشر. وتزخر سجلات المحاكم

([364]) جيرار: المصدر السابق، ج4، ص305؛ جمال كمال محمود: البحر الأحمر، المرجع السابق، ص156؛ حمدي محمود: المرجع السابق، ص128.

([365]) أوليا جلبي: سياحة نامه مصر، ترجمة محمد علي عوني، تحقيق عبد الوهاب عزام، وأحمد السعيد سليمان، تقديم ومراجعة: أحمد فؤاد متولي، دار الكتب والوثائق القومية، القاهرة، 2009م؛ مصطفى كامل عبده، المرجع السابق، ص ص98-99.

([366]) مصطفى كامل عبده، المرجع السابق، ص99.

الشرعية بالعديد من القضايا حول صفقات بيع الجلود، فنجد الفرنسيين يلعبون دورًا مهمًّا في تجارة الجلود الجاموسي والبقري، فنجد 98 جلد جاموسي وبقري و106 جلد أثوار، تم شحنها على إحدى المراكب لنقلها إلى فرنسا[(367)].

كما أشارت إحدى حجج محكمة دمياط إلى 37 قطعة من الجلد "الناشف" وعشرين قطعة من الجلد "الطري" كانت في طريقها إلى تجار "يافا وعكا واللاذقية"[(368)].

وقد لعب الفرنسيون بخاصة دورًا مهمًّا في تجارة الجلود؛ حيث وجدنا ادعاء أحد التجار المصريين على تاجر فرنسي يدعى بينون بن تسير الفرنسي بـ225 قرشًا ثمن جلد جاموسي بالإسكندرية[(369)]. وعلى نفس الشاكلة نجد تاجرًا مصريًّا يدعى الحاج سليمان الجلاَّد له عند تاجر فرنسي يدعى فرنسيسكو بن دانيال 140 قرشًا ثمن "جلود بقري وجاموسي"[(370)].

وقد تناقصت صادرات الجلود في القرن الثامن عشر تدريجيًّا بالنسبة للتجارة الفرنسية، ولعل ذلك لسوء نوعية الجلود وخفة سُمكها وغلاء أسعارها، مما شكل سببًا لتدهور تجارة تصديرها. ووفقًا لجيرار فلم تمثل صادرات الجلود أكثر من 7.6 (متوسط صادرات 1776–1781م) من صادرات فرنسا وإيطاليا[(371)]. ولعل اهتمام تجار جنوة باستيراد الجلود المصرية خاصة من ميناء الإسكندرية[(372)] كان سببًا في استمرار تلك التجارة وعدم توقفها تمامًا.

---

(367) الإسكندرية: س54، ص118، م227، 13 شوال 1070هـ/ 22 يونيو 1660م؛ نفسه: س20، ص251، م585، 9 ربيع الآخر 990هـ/19 مايو 1582م؛ نفسه: س40، ص414، م1075، 9 محرم 1033هـ/2 نوفمبر 1623م.

(368) دمياط: س214، ص122، 150، 4 صفر 1148هـ/26 يونيو 1735م.

(369) الصالحية النجمية: س495، ص372، م1467، 14 ذو القعدة 1039هـ/ 4 يوليو 1727م.

(370) باب الشعرية: س619، ص ص15، 16، م18، 25 شوال 1057هـ/24 نوفمبر 1647م.

(371) ريمون: المرجع السابق، ص322.

(372) نصرة عبد المتجلي: المرجع السابق، ص76.

القمح :

كان القمح يصدر إلى أوربا بعد أن يخزن أولاً في رشيد؛ ومن هناك يرسل في مراكب إلى أبي قير والإسكندرية، ومنها يبحر فوق السفن التي تشكل قافلة المشرق. ولم تحظر الدولة العثمانية تصدير القمح في ظل أزمنة الرخاء وزيادة الإنتاج؛ إذ نص قانون نامة مصر على أنه إذا قدمت إلى ميناء الإسكندرية سفن الفرنج– الدول الأوربية– وطلبت غلالاً يباع لها ما تطلبه إن وجد، وذلك بعد عرض الأمر من قبل على القاضي والأمين، ويسجله كاتب يتصف بالاستقامة في دفتر مفردات للمحاصيل التي ترسل من القاهرة إلى البلاد الأجنبية وأسعارها[373].

معنى ذلك إعطاء الدولة العثمانية الضوء الأخضر لتصدير القمح، ومع التشديد على تسجيل الكميات وأسعارها بدقة في زمن الرخاء. وعندما كانت أوربا تعاني نقصًا في الحبوب كانت تستورد من مصر كميات منها، ولا سيما القمح. وقد حدث ذلك خلال العامين اللذين سبقا الحملة الفرنسية على مصر، حين تم شحن عشرين سفينة محملة بالحبوب، وكانت تلك الكميات تصل إلى نحو ثلاثة آلاف أردب[374].

وقد عانت المدن الإيطالية من نقص الغلال، وقدر البعض الكميات التي صدرت من القمح خلال سنوات القحط الثلاث، والتي أصابت المدن الإيطالية وغيرها بنحو ثمانين ألف أردب من القمح، وفرض مراد بك وهو الذي كان يحصل على جمرك رشيد رسم خروج عن كل أردب من القمح 180 مديني[375].

كان القمح يصدر إلى أوروبا بعد توريد غلال الحرمين الشريفين، وهي كميات القمح الميري التي كانت تجبى من ولايات الوجه القبلي، وتصرف منها الجرايات

([373]) قانون نامة مصر الذي أصدره السلطان سليمان القانوني لحكم مصر، ترجمة أحمد فؤاد متولي، القاهرة، د.ت، ص51.

([374]) جمال كمال محمود: الخبز، المرجع السابق، ص ص66-67.

([375]) جيرار: المصدر السابق، ج4، ص310.

والعليق لكل من يستحقها، وإذا بقيت غلال بعد ذلك تطرح في أسواق القاهرة والإسكندرية ورشيد لتوفير القوت للأهالي أولاً، فإذا تبقى بعدئذ جاز لأمين الشونة بيعه للتجار الإفرنج القادمين إلى الثغور بعد موافقة الباشا والدفتردار[(376)].

وفي فترات الأزمات الاقتصادية كان منع تصدير القمح إلى الإفرنج هو الأساس، وكان ذلك فرمانًا من السلطان أرسل مضمونه إلى الموانئ[(377)]. وتشدد المصادر على ذلك "ولا يباع شيء من جنس الحبوب... إلى جماعة الإفرانج"[(378)]. ويبدو أن بيع القمح كان مستمرًا. وأخبر أحمد شلبي عن أمر شريف قرئ في الديوان مضمونه "إنا أرسلنا لكم مرارًا نحذركم من إرسال غلة إلى النصارى "المقصود الإفرنج"، فلم تمتثلوا، فاستمريتم على المخالفة، وارتكبتم ما يوجب العصيان.. لا يعطي شيئًا للنصارى لا من حنطة ولا أرز ولا بن"[(379)].

مع ذلك استمر بيع الإفرنج القمح "مع وقوع التحريم في عدم إرساله لوقوع الغلا بمصر"، وأشيع أن الباشا قتل كتخداه بسبب ذلك، فامتنع التجار عن ذلك. ويعلق أحمد شلبي بالقول:" وكأن قتل الكتخدا فك طلسم الغلا، فنزلت لنفسها إلى أن بيع القمح بثمانين إلى مائة بارة للأردب"[(380)].

([376]) مصطفى بن الحاج إبراهيم: تاريخ وقايع مصر القاهرة المحروسة، كنانة الله في أرضه، تحقيق صلاح هريدي، ط2، دار الكتب والوثائق القومية، القاهرة، 2002، ص48.

([377]) أحمد شلبي بن عبد الغني: المصدر السابق، ص264.

([378]) نفسه: ص219. ومن الجدير بالذكر أنه قد انتاب أوربا قصور واضح في إنتاج القمح، حتى أن حبة القمح وغيره كانت تنتج حبات قليلة، وهذا يفسر اهتمام الأوربيين بالدلتا ومناطق الإنتاج المحيطة بها في القرن الثامن عشر. انظر: فرنان برودل: الحضارة المادية والاقتصاد والرأسمالية من القرن الخامس عشر حتى القرن الثامن عشر، ترجمة مصطفى ماهر، دار الفكر للدراسات والنشر، القاهرة، 1993، ج1، ص147؛ Tean Baptiste Trécourt, Mémoires Sur L'Étytpte: Année 1791, edités et annotés par Gaston Wiet, Le Caire, IFAO, 1992, pp. 82-86.

([379]) دمياط: س5، ص24، م99، 26 شوال 973هـ/16 مايو 1566م؛ أحمد شلبي: المصدر السابق، ص267.

([380]) المصدر نفسه: ص351.

في بعض الحالات كان التزام منع بيع الغلال للإفرنج هو سيد الموقف؛ فنجد في وثائق محكمة الإسكندرية حجة لفرنسي يشتري كتانًا وأقمشة وسمكًا وغيرها، وكتب فيها "خارجًا عن الممنوعات من القهوة والأرز والقمح لم يوسق من ذلك شي"[381]، ولم يكن منع تصدير القمح إلى بلاد الإفرنج فحسب، بل إنه في أوقات الأزمات كان يمنع تصديره حتى إلى بلاد الشام، إلا إذا حدث فيها ارتفاع كبير في الأسعار، أو تعرضت إحدى المدن الشامية لأزمة اقتصادية، أو زيادة كميات القمح في مصر عن حاجة السكان[382].

وعلى أية حال يعد القمح سلعة "إستراتيجية"– إذا جاز القول– في التجارة بشكل عام وتجارة البحر المتوسط بين شماله وجنوبه وكذلك بين شرقه وغربه.

الواردات:

تشكل المنسوجات الواردة من أوربا أهم سلعة رئيسية في المبادلات التجارية بين أوربا ومصر؛ حيث تصدر فرنسا لمصر المنسوجات بنسبة تمثل أكثر من 60% من إجمالي واردات مصر منها، وبالتالي أكثر مما تستورده من ليفورن والبندقية[383]. لقد بلغ المتوسط السنوي لمبيعات المنسوجات الواردة من فرنسا وليفورن والبندقية معًا خلال الفترة من 1776 إلى 1781 ما قيمته 2.508.399 فرنك (أي ما يعادل 42.642.783 بارة)، وهو ما يمثل 52.2% من إجمالي الواردات المجلوبة من تلك البلدان الثلاث إلى مصر.

([381]) محكمة الإسكندرية: س64، ص31، م51، 29 ذو القعدة 1121هـ/ 30 يناير 1710؛ نفسه: م52، نفس التاريخ.

([382]) سحر حنفي: المرجع السابق، ص166.

([383]) انظر: جدول "4" في ريمون: المرجع السابق، ج1، ص325.

وكان الجوخ الوارد إلى مصر متنوعًا جدًّا، إلا أن النوع الأكثر انتشارًا تمثل في جوخ "لوندر الواسع" وجوخ اللوندرين من الدرجة الثانية، وهناك نوع من الجوخ المتوسط، والجوخ الإنجليزي المحاكي لهذه النوعية[384].

وقد تطورت مبيعات الجوخ الفرنسي بشكل واضح؛ فقد كتب القنصل ليرونكور في عام 1748م يقول:" إن موضة ارتداء الجوخ التي كانت شاملة لأكابر البلاد منذ عشرين عامًا ما لبثت أن استشرت بين الأثرياء، وبعد ذلك بدأت تنتشر بين الأثرياء عمومًا؛ حيث نجد معاملات بين تجار جوخ أرمن والمباشرين الأقباط[385]، فنجد شراء أحد هؤلاء المباشرين ويدعى عبده بن حنا كمية من الجوخ من تاجرين أرمنيين بمبلغ 1.900 بارة[386].

وقد انتشرت حوانيت تجار الجوخ المستورد من أوربا في خان الخليلي وخان الحمزاوي[387]، خاصة بعد انتشاره بين الناس وانخفاض سعره نتيجة تطور صناعته في أوربا خاصة فرنسا، فضلاً عن المضاربات السعرية بين التجار الأوربيين، وهو ما أدى لشيوع استخدامه وإقبال الخياطين بشكل عام على حياكته[388]، ولعبت الجاليات الأجنبية دورًا مهمًّا في تجارته[389].

---

(384) القسمة العربية: س87 مكرر، ص548، م977، 14 شوال 1132هـ/ 19 أغسطس 1720م؛ صالحية نجمية: س524، ص395، م869، 16 شوال 1174هـ/ 21 مايو 1761م؛ ريمون: المرجع السابق، ج1، ص ص325-326.

(385) تعد شريحة المباشرين الأقباط من الشرائح الثرية التي تمتعت بوضع اقتصادي متميز في العصر العثماني. انظر: محمد عفيفي: الأقباط، المرجع السابق، ص111-112.

(386) باب الشعرية: س628، ص19، م34، 12 ذو الحجة 1102هـ/ 6 سبتمبر 1691م.

(387) صالحية نجمية: س524، ص395، م869، 16 شوال 1174هـ/ 21 مايو 1761م؛ القسمة العربية: س91، ص ص544-545، م1046، 27 ذو الحجة 1137هـ/ 6 سبتمبر 1725م؛ أوليا جلبي: المصدر السابق، ص477.

(388) قسمة عربية: س128، ص126، م152، 28 ذو القعدة 1203هـ/21 أغسطس 1789م؛ الباب العالي: س307، ص450، م760، 12 ذو القعدة 1201هـ/ 26 أغسطس 1787م؛ سليمان محمد حسانين: تجار القاهرة في القرنين السادس عشر والسابع عشر، الهيئة المصرية العامة للكتاب، القاهرة، 2003، ص271.

(389) مايكل رايمر: جوانب اجتماعية واقتصادية وسياسية من تاريخ الإسكندرية في القرن الثامن عشر، ضمن أبحاث ندوة تاريخ مصر الاقتصادي والاجتماعي في العصر العثماني (1517-1798م)، إشراف رؤوف عباس وآخر، القاهرة، 1993م،

ومن أهم الواردات المنسوجات من "القطن الديمي القبرصي"[390]، وكذلك كميات من نبات القرمزية[391]، والورق، وسبائك المعادن (الحديد، والرصاص، والقصدير، والحديد الخام)، والمصنوعات الزجاجية التي تستورد من البندقية بشكل رئيسي[392]. وتستورد مصر كذلك الأسلحة من إنجلترا والحدايد والماغنسيوم، ومربعات الرخام، والأعمدة الرخامية، والقروش الإسبانية والثالر الألماني وسكين البندقية (عملة ذهبية)، فضلاً عن أنواع مختلفة من المنسوجات[393].

ويصل إلى الإسكندرية من ليفورنيو كذلك حبوب العنبر، لصنع العقود والأساور، وهي عبارة عن حبوب تعبأ في صناديق، ويصل الوارد منها إلى 40 صندوقًا، يحوي كل صندوق 100 كيس من الحبوب، وكذلك عشرون صندوقًا من المرجان، ونحو ألف برميل من أكسيد الرصاص الأحمر، زنة البرميل الواحد نحو 500 رطل، وكذلك 12 برميلاً من القرنفل يزن الواحد من 2 إلى 6 قناطير، زنة القنطار نحو 100 رطل، فضلاً عن 200 صندوق من الزنك، والسكاكين والمقصات والملاعق، والنحاس الأصفر وغيرها[394].

ص274؛ قسمة عربية: س80، ص268، م409، 18 جمادى الآخرة 1124هـ/ 23 يوليو 1712م؛ باب الشعرية: س606، ص133، م425، 13 جمادى الآخرة 1022هـ/ 1 يوليو 1613م؛ الإسكندرية: س76، ص217، م372، 12 رجب 1166هـ/15 مايو 1753م.

(390) قسمة عربية: س44، ص141، م204، 22 جمادى الآخرة 1065هـ/ 28 مايو 1655م؛ نفسه: س86، ص300، م442، 16 رجب 1130هـ/ 15 يونيو 1718م.

(391) حشرة تستخدم في الصباغة، كما كانت تصل إلى مصر أيضًا من الهند عن طريق البحر الأحمر إلى ميناء السويس. انظر:
Sandys, G., Voyage en Égypte, 1612, IFAO, Le Caire, 1973, p. 138.

(392) ريمون: المرجع السابق، ص336.

(393) جيرار: المصدر السابق، ج4، ص297.

(394) المصدر نفسه: ج4، ص ص299-300.

التجارة التركية عبر المتوسط :

نظرًا لاتساع الدولة العثمانية وتعدد أقاليمها المطلة على البحر المتوسط في الجانب الأوربي والآسيوي والإفريقي، فقد أدى ذلك إلى النشاط التجاري عبر ذلك البحر بين تلك الأقاليم المختلفة.

وكان البن اليمني أول هذه السلع، ويصل نحو 25.000 قنطار من البن إلى تركيا في الجانب الأوربي، وكانت الحكومة العثمانية حريصة على أن يصل إليها أولاً حصتها الضرورية المقدرة بـ5.000 فردة بن، وذلك قبل بدء التصدير للجهات الأخرى. وكان متوسط الصادرات المصرية إلى تركيا في القرن الثامن عشر يزيد قليلاً عن 250 مليون بارة. وكان البن وحده نحو خمس هذه الصادرات. وهكذا لعبت تجارة إعادة تصدير المنتجات الشرقية دورًا مهمًّا في العلاقات التجارية بين مصر والبلاد الإسلامية شرق البحر المتوسط[395].

وجاء الأرز في المركز الثاني مباشرة للبن في الصادرات المرسلة إلى إستانبول والروملي والأناضول؛ حيث نجد الأرز مذكورًا في جميع قوائم السلع المستوردة عبر الموانئ، وكان إصرار الحكومة العثمانية على تحريم تصديره للعالم المسيحي دليلاً على أهميته، وكانت مصر هي الممول الرئيسي للأرز سواء لإستانبول أو لأقاليم الدولة العثمانية، فمن بين 28.544 أردب أرز كانت تصدر سنويًّا عبر ميناء دمياط كانت 8.000 أردب منها تقريبًا ترسل إلى أوروبا، والجزء الباقي يصدر إلى تركيا في الجانبين الأوربي والآسيوي (بما يعادل 37.800.000 بارة)، وكانت رشيد تصدر كمية قليلة من الأرز [396].

وكان الكتان من أهم المنتجات التي يتم تصديرها إلى تركيا؛ حيث يرسل ما بين 10.000 و12.000 قنطار من مصر إلى تركيا (تصل قيمتها إلى حوالي

([395]) ريمون: المرجع السابق، ج1، ص330.

([396]) المرجع نفسه: ج1، ص ص330-331.

15.000.000 بارة)، والتي يضاف إليها الكميات المصدرة من رشيد. وتصدر مصر منسوجاتها إلى ألبانيا وسالونيك وإستانبول وأزمير وخيو، وتضمنت قائمة الصادرات أيضًا الزعفران، وملح النشادر، والسكر، والعاج، والجلود، وكذلك العبيد المجلوبين من إفريقيا حيث يعاد تصديرهم إلى إستانبول[397].

وكان يرد إلى مصر كميات مهمة من التبغ من سالونيك تحديدًا؛ فكان متوسط واردات التبغ من هذا الميناء 56.848.000 بارة، وكان يوجد بالقاهرة عدد كبير من تجار التبغ الأتراك، وكذلك من الأرمن[398]. وقد أحصى أوليا جلبي 1060 حانوتًا لبيع التبغ في مصر[399]، وكانت مصر تستورد مواد البناء من الخشب وكذلك الحطب من أقاليم الغابات التي كانت ممتدة بين جبال شمال الشام حتى الزاوية الجنوبية الغربية للأناضول. وكان الحطب يجلب بشكل رئيسي من سوريا وقبرس وكرمون، ويطلق عليه (حطب رومي)، وكان يُباع بالوزن، وشكل بالقاهرة منتجًا نادرًا جدًّا وغالي الثمن كذلك. وكان الخشب يجلب من مناطق قريبة من المصدر نفسه كإقليم مرعش وعينتاب، وكانت الإسكندرية هي الميناء الذي يشحن منه الخشب، كما كان يجلب من مرتفعات طوروس، ومنها يشحن إلى موانئ إنطاليا وألايا وقبرس ورودس. وكانت مصر تستورد من أقاليم تركيا في أوروبا وآسيا المنسوجات (كالأقمشة القطنية بإستانبول، وساتان خيو، وأقمشة بروس القطنية، وشيلان أنقرة)، كما كان يرد من إستانبول وأزمير الأحذية، أما الفواكه الجافة (وخاصة التين) فقد كان يجلب من أزمير وكوس ورودس[400].

([397]) مصطفى كامل: المرجع السابق، ص ص196-197.

([398]) قسمة عربية: س83، ص427، م585، 25 شعبان 1127هـ/ 26 أغسطس 1715م؛ نفسه: س78، ص379، م561، 4 محرم 1122هـ/ 5 مارس 1710م.

([399]) أوليا جلبي: المصدر السابق، ص456.

([400]) ريمون: المرجع السابق، ج1، ص ص332-333.

وفيما يتعلق بتجارة مصر مع سالونيك كانت مصر تستورد منها الدخان، وكان هذا الميناء يصدر إلى مصر أكثر مما يستورد منها، فقد بلغت مبيعات سالونيك 58.408.022 بارة في مقابل 25.007.000 بارة. وكانت مصر تبادل دخان سالونيك بالكتان والمنسوجات القطنية والأرز والتوابل والبن. وكانت أزمير مثلها مثل إستانبول تستورد من مصر أكثر مما تصدر إليها، فبلغ حجم الوارد إليها من مصر 72.533.322 بارة[401].

ونخلص مما سبق إلى أن البحر المتوسط استمر يشهد النشاط التجاري الذي شهده منذ العصور القديمة، مرورًا بالعصور الوسطى، وقد تعددت الموانئ المهمة الواقعة على ذلك البحر، والتي ساهمت بشكل كبير في تسهيل التجارة عبره، مما ساهم في جعله شريانًا من أهم شرايين التجارة في العالم بأسره.

وقد تعددت البضائع التي مرت عبره بشكل يمكن القول معه إنه لم توجد سلعة واحدة– تقريبًا– لم تمر خلال هذا البحر، مما جعله يفضُل كل بحار العالم في ذلك المجال.

(401) نفسه: المرجع السابق، ج1، ص334.

الفصل الرابع

القرصنة ومواجهتها

لم تكن القرصنة في البحر المتوسط وليدة العصر العثماني، بل تضرب بجذورها في أعماق التاريخ؛ حيث ظهرت عمليات القرصنة في البحر المتوسط منذ العصر الفرعوني. وقد قاوم المصريون– آنذاك– هؤلاء القراصنة، ثم امتدت خلال الحضارة الفينيقية والإغريقية ثم الرومانية، وإن شهدت انحصارًا بعض الشيء، لتعود في العصور الوسطى، وبخاصة في عصر سلاطين المماليك لتشهد ازدهارًا كبيرًا؛ إذ كما نعلم أنها ترتبط إلى حد كبير بازدهار التجارة التي شهدت تطورًا في العصور الوسطى، وما إن توسعت الدولة العثمانية في حوض البحر المتوسط حتى وجدنا القرصنة تطل بقوة برأسها من جديد، بحيث تقوم بعض القوى الأوربية بعمليات قرصنة على السواحل الإسلامية، ويقابلها عمليات تكاد تكون مماثلة من جانب الدولة العثمانية أو أسطولها الذي كان ينشر أشرعته في مياه البحر المتوسط.

وقد بلغت عمليات القرصنة أوجها في مطلع العصر الحديث، ومورست على نطاق واسع من قبل أغلب القوى التي كان لها وجود في مياه البحر المتوسط، ويرجع ذلك إلى انشغال الدولة العثمانية بحروبها في العديد من الجبهات التي كان من أهمها جبهة البحر المتوسط وجزره المختلفة، والتي كانت معظمها أوكارًا للقرصنة قبل أن تفرض الدولة العثمانية سيطرتها عليها. وليس معنى ذلك أن القرصنة انتهت بدخول تلك المناطق تحت "السيادة العثمانية"؛ لأن بعض الولاة

كـانوا يشـاركون أحيانًـا فـي بعـض أعمـال القرصـنة مـع القراصـنة فـي أعمـالهم الإجرامية، وكان لذلك أثره في تشجيعهم على مزاولة نشاطهم[402].

وقد قام بعمليات القرصنة هذه قراصنة مسيحيون يشاركهم في ذلك قراصنة من المسلمين، وهم إما خارجون عن طاعة الدولة العثمانية، أو مجرمون هاربون من حكام الولايات العثمانية[403].

وحتى لا ينفلت منا خيط هذا الموضوع سوف نتتبع أعمال القرصنة في البحر المتوسط منطقة منطقة نبدأ بالساحل الشرقي للبحر المتوسط[404]، ثم سواحل مصر الشمالية، ثم الساحل المغربي "شمال إفريقيا"، ثم بعد ذلك الجزر المنتشرة بالبحر المتوسط إلى جانب أعمال القرصنة في عرض البحر، أو إذا جاز القول في "المياه الدولية" للبحر المتوسط.

القرصنة على السواحل الشامية :

أصـبحت الدولـة العثمانيـة دولـة متوسطية- أي مـن دول البحـر المتوسـط- إذ كانت تطل على معظم سواحل هذا البحر، الساحل الشرقي بأكمله[405]، وبالتالي أصبحت هي القوة العسكرية والبحرية الرئيسية في شرق البحر المتوسط[406]، ولكن كـان لانشـغال الدولـة العثمانيـة بحروبهـا الخارجيـة، وانهمـاك المماليك فـي مصـر

(402) سحر حنفي: العلاقات التجارية بين مصر وبلاد الشام الكبرى في القرن الثامن عشر، الهيئة المصرية العامة للكتاب، القاهرة، 2000، ص84.

(403) يونان لبيب وآخر: العلاقات المصرية المغربية في مطلع العصور الحديثة حتى عام 1912م، الهيئة المصرية العامة للكتاب، القاهرة، 1990، ص52؛ رضا أسعد السيد محمد شريف: محصول الأرز وتجارته في القرن الثامن عشر، رسالة ماجستير غير منشورة، كلية الآداب، جامعة المنصورة، 2005، ص284.

(404) انظر: خريطة "5".

(405) عبد العزيز الشناوي: الدولة العثمانية دولة إسلامية مفترى عليها، مكتبة الأنجلو المصرية، القاهرة، 1986، ج1، ص17.

(406) ألبرت حوراني: تاريخ الشعوب العربية، ترجمة نبيل صلاح الدين، مراجعة عبد الرحمن الشيخ، الهيئة المصرية العامة للكتاب، القاهرة، 1999، ج2، ص23.

وحكام الولايات ببلاد الشام وغيرها- أحيانًا- في صراعاتهم الداخلية، أثرها في انتشار عمليات القرصنة بشكل كبير[407].

ولاقت أعمال القرصنة- أحيانًا- قبولاً لدى القناصل الأجانب، وخاصة أعمال القراصنة المالطيين، بل ذهب البعض إلى أن ذلك كان يسعد كثيرًا القناصل، فكتب تاتبو في عام 1778م:" إنه من الضروري للغاية من أجل دعم القافلة التجارية الفرنسية، أن يظهر القراصنة بين الحين والآخر أمام بوغاز دمياط، وأن يقوموا ببعض المصادرات والنهب، وبدون هذه الوسيلة ستظل المراكب المحلية تقوم بنقل كل التجارة تقريبًا على ساحل سوريا"[408]. ومعنى ذلك وجود "رغبة" ما من أصحاب المصالح من الأوربيين في وجود أعمال القرصنة على سواحل الشام.

وكان ذلك يتم فعلاً؛ حيث تشير الوثائق لقيام الفرنسيين بنقل البضائع إلى حاضرة الدولة العثمانية، فقد ورد فرمان في أغسطس 1715م بإشهاد القبطان طري الفرنسي بنقل 2414 زنبيلاً من الأرز، وإيصالها إلى إستانبول وحصل على مقابل النقل "النولون"[409].

وقد كان ميناء حيفا مركزًا لتجمع القراصنة وهجومهم على السفن المتنقلة بين الموانئ المصرية والشامية، وذلك لعدم وجود تحصينات كافية بهذا الميناء تمنع سفنهم المغيرة من الرسو، فلم يكن بحيفا حصن قوي يساعد على إقامة معسكر حراسة فيه، بالإضافة إلى أن سكان حيفا الذين كان أغلبهم من المسيحيين واليهود شجعوا القراصنة على الهجوم والنزول بالميناء؛ حيث تبادلوا معهم البضائع

([407]) نقولا يوسف: تاريخ دمياط منذ أقدم العصور، مطبعة التحرير، القاهرة، 1959، ص217.

([408]) أندريه ريمون: الحرفيون والتجار في القاهرة في القرن الثامن عشر، ترجمة ناصر أحمد وباتسي جمال الدين، مراجعة رؤوف عباس، المجلس الأعلى للثقافة، القاهرة، 2005، ج1، ص307-308.

([409]) محكمة الإسكندرية: س63، ص124، م217، 15 شعبان 1128هـ/5 أغسطس 1716م؛ انظر: ملحق "2".

المسروقة مقابل الماء والطعام. وقد نتج عن تمركز القراصنة بميناء حيفا أن لقبت بمالطة الصغيرة[410].

وأدت زيادة نشاط القراصنة وزيادة تجارتهم في حيفا منذ القرن الثامن عشر، إلى اتفاق نائب القنصل الهولندي والبريطاني في عكا بول معشوق Paul Maashook الهولندي الأصل مع رجل من حيفا يدعى (بشير) على استئجار منطقة حيفا من حاكم اللَجُون[411]؛ حيث كانت تابعة له، من أجل لعب دور الوسيط بين السكان المحليين من ناحية والقراصنة من ناحية أخرى، وعن طريق بول معشوق وشريكه اشترى القراصنة البارود إلى جانب الماء والطعام، ولم يتغير الموقف عقب وفاة بول معشوق، حيث حل محله التجار الفرنسيون في القيام بالتجارة مع القراصنة في حيفا[412].

وهذا ما دفع الباب العالي إلى الاتفاق على أنه إذا وقع أحد المسلمين أسيرًا وكان على شاحنة فرنسية مستأمنة يصبح فك أسره من مسئوليات القنصل الفرنسي، وفي المقابل أكدت الوثائق صدور بيورلدى– أمر أو مرسوم– من الباشا باللغة التركية أن القنصل الفرنسي "لميره" وكذلك الإنجليزي "ووبلام فارنيتوم" قدما "عرضحال" بانتشار عمليات القرصنة في البحر، وأنهما لن يسمحا بشحن بضائع للمسلمين على مراكبهم "وإذا شحن شيء من الآن وحصل فيه شيء لا علاقة لهما في ذلك لا بضمانة ولا بكفالة مطلقًا"[413]، ويدل ذلك على أن القرصنة قد أصبحت ظاهرة في البحر المتوسط في القرن الثامن عشر، وتنصل القناصل منها، وإصدار

([410]) Chohen, Amnon, Palestine in the 18the Century, Jerusalem, 1973, p. 137.

([411]) اللجَوُن: بفتح اللام وضم الجيم المشددة في منتصف الطريق إلى بيسان من ناحية الغرب وعلى بعد عشرين ميلاً من طبرية. انظر: سحر حنفي: المرجع السابق، ص85.

([412]) نفسه.

([413]) الإسكندرية: س65، ص8، م18، 28 شوال 1129هـ/5 أكتوبر 1717م؛ انظر: ملحق "14".

الباشا بيورلدى بعدم مسئولية القناصل عن القرصنة. وهذه الإجراءات تدل دلالة قاطعة على تفشي القرصنة بشكل يكاد يكون غير مسبوق.

وقد اتخذ القراصنة سبلاً مختلفة في الهجوم على السفن التجارية، حيث حرصوا على عدم الظهور أمام السواحل لكي يعطوا التجار نوعًا من الأمان، وبمجرد إبحار السفينة– أو السفن– في عرض البحر نحو خمسين ميلاً يبدأ القراصنة في مهاجمتها في عرض البحر وساعتها لم يكن للسفينة الإفلات منهم[414].

وكان القراصنة يستولون على المركب وما عليها من مسافرين وبضائع أو يطلقون سراح المركب، وكذلك أسر ركابها، ولدينا العديد من الأمثلة كالمركب السنبكية رئاسة دمتري الملبيسي المتجهة من دمياط إلى صيدا وعكا، والتي أخذ منها القراصنة المسافرين وبعض حمولتها، ثم أخلوا سبيلها. ونجد حالة أخرى تم فيها أسر المسافرين المسلمين وحدهم؛ كالمركب الشايقة رئاسة مانولي الميسي التي هاجمها القراصنة، وأسروا منها تسعة رجال مسلمين وفتاة وعبدًا أسود، وكذلك المركب القياسة رئاسة الشعراوي التي أسر القراصنة منها رجل يدعى محمد التركماني الدمشقي، والشيطية رئاسة القبطان روس الفرنسي التي أسر القراصنة منها مجموعة من الرجال والنساء والبنات والأطفال[415].

وتشير الدلائل التاريخية إلى أن القراصنة كانوا حريصين على الاعتداء على السفن المحلية أكثر من السفن الأجنبية، ولعل السبب وراء ذلك تسلح السفن الأجنبية الأوربية واستعدادها لردع القراصنة، أو تعهد القناصل– خلافًا على ما ذكرنا آنفًا– بإيصال السفينة سالمة إلى وجهتها المقصودة؛ حيث يضمنها ويتعهد بالنيابة عن قبطانها بإيصال البضائع إلى الجهة المقصودة والمتفق عليها وتسليمها

([414]) رضا أسعد: المرجع السابق، ص284.

([415]) سحر حنفي: المرجع السابق، ص86.

إلى أصحابها وإحضار صك بوصولها، ويتعهد بدفع ثمن البضائع، وكامل أجرة النقل والمصاريف إذا تعرضت السفينة للقرصنة، فضلاً عن تخليص الأسرى المسلمين من أيديهم، وذلك "وفقًا لحكم القوانين القديمة الجارية بين السلطنة الشريفة وبين طايفة النصارى الفرنساوية، أنه إذا دخل أسير تحت بنديرة الفرنساوي المستأمن يطلق سراحه"[(416)].

لقد أصبحت أغلب الشاحنات التجارية المتنقلة على الساحل الشرقي للبحر المتوسط شاحنات أوربية، وكان هناك رغبة للقراصنة في أسر المسافرين من المسلمين أكثر من رغبتهم في الاستيلاء على حمولة السفينة، ولعل الدافع وراء ذلك أن معظم القراصنة كانوا من مالطة الذين كان هدفهم الأساسي القضاء على المسلمين، وهذا ما تؤكده الوثائق؛ حيث عثرنا على وثيقة أسر فيها 58 مسلمًا دفعة واحدة، وإن كان القراصنة إنجليزًا وليسوا مالطيين[(417)].

وكان القراصنة المسلمين أقلية؛ لأن أغلبهم من المجرمين والهاربين من الدولة العثمانية وحكام الولايات؛ لذا اهتموا بأسر السفن بما عليها من مسافرين، وكذلك البضائع.

وقد تعدى نشاط القراصنة حد الهجوم على السفن في عرض البحر إلى اعتدائهم على السفن وهي في الموانئ أثناء شحن البضائع؛ حيث استولى القراصنة على سفينة على متنها كمية من الأقمشة متجهة إلى صيدا واللاذقية برئاسة قبطان فرنسي يدعى أندريه لوي الفرنسي، كما توغل القراصنة أحيانًا في الشواطئ الشامية؛ حيث استولوا على عدد من السفن، وكانوا يلجأون أحيانًا إلى التمويه باستخدام

(416) دمياط: س212، ص39، 40، م39، غرة المحرم 1145هـ/24 يونيو 1732م.

(417) الإسكندرية: س60، ص249، م428، 4 محرم 1115 هـ/20 مايو 1703م. انظر: ملحق "19".

أعلام أوربية، ثم يستقرون على السواحل، وفجأة يهجمون على السفن في الميناء، ويستولون على البضائع، ويفرون هاربين بها[418].

وتشير المراجع لاستيلاء القراصنة على صفقات التجار التي بلغت في بعض الأحيان 150 أردبًا من الأرز، ثم يقومون على الفور بقتل غالبية التجار، وأحيانًا يحطمون السفن بمحتوياتها. ومن الطبيعي أن تشتد عمليات القرصنة للسفن المحملة بالبضائع لمناطق شرق البحر المتوسط وخاصة بلاد الشام، فالمعروف أن سواحل البحر المتوسط الشمالية غالبيتها تطل على أراضٍ لا تقع تحت السيادة العثمانية، وإن وجدت بعض المناطق التابعة للدولة العثمانية مثل اليونان وغيرها. وبالطبع فإن المناطق غير التابعة للدولة العثمانية ترغب في إحداث اضطرابات في حركة التجارة الإسلامية، وخاصة المتجهة إلى إستانبول كنوع من الضغط على الإدارة العثمانية، ومن هنا قامت هذه الدول والجماعات بدعم القراصنة للقضاء على التجارة العثمانية في البحر المتوسط، على النقيض من البحر الأحمر الذي كان يقع لفترة طويلة تحت السيادة العثمانية التي أحكمت السيطرة عليه لحماية الأماكن المقدسة بالحجاز[419].

وفي حالة الإحساس باقتراب هجوم القراصنة عليهم وهم في عرض البحر كان قباطنة هذه السفن في الغالب يسارعون بالرسو في أقرب ميناء يقابلهم لتفادي هذه المخاطر وتفويت الفرصة على القراصنة، ويترتب على ذلك حدوث حالة من الرعب والفزع بين التجار وتعطيل مصالحهم التجارية؛ لأن السفن ربما تمكث بضعة أيام ريثما تهدأ الأوضاع ويعود الأمن، ثم تواصل الرحلة إلى بلاد الشام أو غيرها.

([418]) كارستين نيبور رحلة إلى بلاد العرب وما حولها 1761-1767م، ج1، رحلة إلى مصر 1761-1762، ترجمة مصطفى ماهر، المطبعة العالمية 1977م، ص103.

([419]) رضا أسعد: المرجع السابق، ص285؛ للمزيد من المعلومات انظر: جمال كمال محمود: البحر الأحمر في الاستراتيجيا العثمانية.

وعلى أية حال تعرضت سواحل بلاد الشام "الساحل الشرقي للبحر المتوسط" لموجة شديدة من القرصنة منذ امتداد السيادة العثمانية عليها. وقد استمرت عمليات القرصنة ردحًا من الزمن، ولا شك في أن ذلك كان له آثاره وعواقبه الوخيمة اقتصاديًّا واجتماعيًّا. وإذا انتقلنا إلى منطقة أخرى تعرضت كذلك للقرصنة- وربما بشكل أكبر– نجد السواحل المصرية التي كانت من أقرب المناطق لبلاد الشام جغرافيًّا، وكذلك كانت مرتبطة بها.

القرصنة على سواحل مصر الشمالية :

رأينا كيف تعرضت سواحل مصر الشمالية على البحر المتوسط والتي تمتد بين رفح والسلوم حوالي 950 كم[(420)] لهجمات القراصنة؛ إذ دأب الفرنج وقراصنتهم على مهاجمتها وقطع الطريق على سفنها التجارية في عرض البحر. من ذلك ما يشير إليه ابن إياس في حوادث سنة 878هـ من أنه "جاءت الأخبار من الإسكندرية بأن الفرنج قد تعبثوا ببعض سواحلها، وأسروا من المسلمين تسعة أنفار، وفعلوا مثل ذلك بثغر دمياط"، وذكر ابن إياس أحداثًا مشابهة تشير إلى عدوان الفرنج في البحر المتوسط على موانئ مصر الشمالية وسفنها في سنوات 913، 914، 915هـ[(421)].

وعقب استيلاء المماليك على قبرس سنة 1426م لم تنقطع إغارات القراصنة على شواطئ مصر. واتخذ القراصنة جزيرة رودس قاعدة لهم بعد أن سقطت أرمينية الصغرى وقبرس؛ من ذلك أن أربع سفن للصليبيين "قاربت رشيد وأخذت أبقارًا

(420) خلف عبد العظيم الميري: تاريخ البحرية التجارية المصرية 1854-1879م، الهيئة المصرية العامة للكتاب، القاهرة، 2007، ص27.

(421) سعيد عاشور: التدهور الاقتصادي في دولة سلاطين المماليك (872-923هـ/1468-1517م) في ضوء كتابات ابن إياس، بحث ضمن أبحاث (دراسات وبحوث) إشراف أحمد عزت عبد الكريم، الهيئة المصرية العامة للكتاب، القاهرة، 1973، ص75-76.

وغيرها" سنة 843هـ/1439م؛ مما أثار السلطان جقمق. وفي العام التالي "طرق جمع من الفرنج في عدة مراكب ساحل الطينة، فأخذوا مركبين للتجار بما فيهما، وأسروا من فيهما، ثم طرقوا السواحل، فأحرقوا ما فيها من المراكب، ونهبوا ما قدروا عليه"، وتكرر العدوان على رشيد بعد ذلك سنة 845هـ/1441م[422].

وبالنسبة لدمياط، فقد اعتدى بعض القراصنة على مركب لأحد تجار دمياط سنة 1423م، وأسروه وساقوه إلى قبرس، ولم تجد محاولات السلطان برسباي في عقد معاهدة مع جانوس ملك قبرس لضمان عدم التعدي على متاجر المسلمين؛ إذ ظن جانوس أن حرص دولة المماليك على الصلح لا يعني سوى ضعف سلطان المماليك وتخوفه. وهكذا ظل سلاطين المماليك يتميزون غيظًا، حتى ورد الخبر على السلطان برسباي سنة 1423م بأن الفرنج أخذوا مركبين من مراكب المسلمين قرب ثغر دمياط فيها بضائع كثيرة وعدة من الناس يزيدون على مائة رجل، وبأن جانوس ملك قبرس استولى على سفينة محملة بالهدايا مرسلة من برسباي إلى السلطان مراد العثماني. وعند ذلك ثارت ثائرة السلطان، فأمر بالاستيلاء على أموال التجار الفرنج المقيمين بالثغور المماليكية، ومنعهم من السفر إلى بلادهم، كما أعد العدة لغزو قبرس[423].

وعقب دخول العثمانيين مصر وامتداد السيادة العثمانية على سواحلها الشمالية أصبح من الواجب على الدولة العثمانية درء الأخطار المحدقة بها، وفي مقدمتها أعمال القرصنة على ساحل البحر المتوسط وقد كان؛ حيث أمدتنا الوثائق بالكثير من الاستعدادات والتدابير التي كانت تتخذها الدولة العثمانية لذلك الغرض؛ حيث تم بناء العديد من السفن في ميناء بولاق وفي رشيد، بالإضافة إلى السفن التي كانت موجودة أصلاً في الإسكندرية بما هو مجموعه خمس قطع بحرية في

([422]) سعيد عاشور: العصر المماليكي في مصر والشام، الأنجلو المصرية، القاهرة، 1994، ص181.

([423]) نفسه: ص172-173.

مصر، وقد صدر الأمر بأن يبقى قبطان السويس في حراسة ثغر الإسكندرية، وأن يتجه أمير الإسكندرية مع الأسطول ليلحق بالأسطول العثماني. واشتمل الأمر كذلك على إمداد كل سفينة بمائة وخمسين محاربًا، واتخاذ كافة الاستعدادات للحفاظ على السواحل الشمالية[424].

ولم يقتصر دور قبطان مصر على ذلك، بل تعداه إلى حراسة جزيرة رودس بعد ضمها لأملاك الدولة العثمانية بسبب خروج أمير رودس لمهمة أخرى في مساعدة الأسطول العثماني، ويدل ذلك على دقة التنسيق بين أمراء الأسطول العثماني في البحر المتوسط.

واهتمت الإدارة العثمانية في إستانبول بتأمين السفن التجارية في سواحل مصر الشمالية، بل والبحر المتوسط كافة من هجمات القراصنة، وهي في طريقها من مصر إلى الجهات الأخرى والعكس، والتشديد على التحذير من الوقوع في أيدي القراصنة. وقد لعب قبطان الإسكندرية دورًا مهمًّا في ذلك، بل إنه أصبح قائدًا عامًّا للأسطول العثماني في البحر المتوسط في حالة اتجاه القبودان العثماني للقيام بعمليات حربية ضمن النشاط البحري للبحرية العثمانية في البحر المتوسط وغيره[425].

ولعب قبطان دمياط هو الآخر دورًا مهمًّا في حماية سواحل مصر الشمالية بالتنسيق مع باشا مصر للاستعداد التام ولمواجهة تعديات القراصنة "المحتملة" على سفن التجار. وقد تعاونت السفن الفرنسية[426] مع الأسطول العثماني لمواجهة

---

(424) انظر: ملحق "13".

(425) انظر: ملحق "13، 15".

(426) كانت فرنسا من الدول التي ارتبطت بمعاهدات مع الدولة العثمانية، وبالتالي كانت سفنها من السفن المستأمنة، وهي تلك السفن والمراكب التي ترتبط بلادها بمعاهدات تجارية مع الدولة العثمانية ومنها فرنسا، والتي يضمن قناصلها ربابنة هذه السفن؛ لذا كان على القنصل أن يطلع على الشاحنة التي سيتم ضمانتها تنفيذًا للمعاهدات التجارية بين الدولة العثمانية والبلدان التي جاءت منها الشاحنة، وبذلك يحمي مصالح الشاحنين من التجار. وقد كان القنصل يرفض ضمانة الشاحنة إذا وجد بها تلفًا يحول دون وصولها إلى الميناء المتفق عليها سالمة. كما كان القناصل يخلون مسئوليتهم أمام

القرصنة خاصة قراصنة مالطة، وذلك بالتنسيق مع أمير رودس والإسكندرية في تأمين السفن التجارية في البحر المتوسط، وعلى ألا تضيع دقيقة واحدة في الابتعاد عن الحراسة[427].

وقد تعرض أحد "رويسا" السفن في ميناء دمياط للأسر في ميناء بإيطاليا، وظل هناك إلى أن تم افتداؤه بمبلغ من المال[428]؛ مما يؤكد أن الدافع الاقتصادي كان له دور مهم في عمليات القرصنة.

وكانت السفن في ميناء الإسكندرية تتعرض لاعتداءات القراصنة فور الخروج من الميناء–أحيانًا– وهو ما يدفع "الرويسا" للعودة ثانية إلى الميناء إذا أمكنهم ذلك قبل استيلاء القراصنة على المراكب وما بها. وكان القراصنة أحيانًا يعتدون على المراكب المشحونة بالغلال والقماش والبضائع أثناء رسوها بالميناء قبل مغادرته[429]. وكان بعض هؤلاء القراصنة يدخلون الميناء على أنهم تجار، ثم يهجمون على المراكب الراسية به، فيغرق ما يغرق، وينهبون ما تصل إليه أيديهم من بضائع. ويدل ذلك بشكل أو بآخر على قصور إجراءات تأمين الميناء من جانب الإدارة في الكشف عن هوية القادمين إلى الميناء بخاصة في فترات نشاط القراصنة بالبحر[430].

ويذكر أحمد شلبي دخول مراكب القراصنة إلى الإسكندرية " وأراد أن يدخل الميناء، ورآهم الجند المكلفون بحراسة الميناء، مما دفعه إلى أن يرسو خارج

الديوان العالي عن أية سفينة تنتمي لبلادهم تخرج من الموانئ المصرية دون ضمانة. وفي ظل انتشار ظاهرة القرصنة امتنع بعض القناصل عن ضمانة أية سفينة بل الأكثر من ذلك أنهم أبرأوا ذمتهم من شحن أية بضائع للتجار المسلمين على السفن الأوربية. انظر: محكمة الإسكندرية: س65، ص8، م18، 28 شوال 1129هـ/5 أكتوبر 1717م.

(427) انظر: ملحق "14".

(428) الإسكندرية: س35، ص10، م6؛ 17 رمضان 1013هـ/6 فبراير 1605م؛ انظر: ملحق "16".

(429) ناصرة عبد المتجلي إبراهيم: الإسكندرية في العصر العثماني، الحياة الاقتصادية والاجتماعية، الهيئة المصرية العامة للكتاب، القاهرة، 2013، ص85.

(430) نفسه.

الميناء، وأراد القبطان السكندري حربه، ولكن وصل الخبر لأحد القناصل الذي أرسل إلى مركب القرصان، وأعلمه بذلك على أن يظهر حسن نيته وإلا سوف يقع في يد السلطان"[431]. وهذه الرواية تؤكد أن الإدارة لم تكن متهاونة في كل الأحوال، ولكن أحيانًا تكون يقظة ومستعدة للاشتباك مع أي مركب للقراصنة ودفعها عن السواحل المصرية.

ومن المؤسف ثقة الإدارة في الموانئ بالجميع، فتستأجر مراكب الأجانب لنقل البضائع بين ولاياتها، وتسمح لهم بالعمل داخل موانئها. وكان من بين هؤلاء من يتعاون مع القراصنة ضد التجار المسلمين، فعلى سبيل المثال استأجر المسلمون مركبًا فلمنكيًّا؛ أي هولنديًّا، وقاموا بشحن بضائعهم بها، وكان "ريس" المركب قد أرسى مركبه على بعد عشرة أميال من قلعة أبي قير خارج نطاق أقصى نقطة يمكن أن يطولها مدفع يطلق قذائفه من القلعة المذكورة. وكانت المركب مزودة بمدفع لرد أي اعتداء عليها. وقبل مغادرة المركب للميناء جاءت مراكب القراصنة، وأخذوا كل ما كان بالمركب من بضائع للتجار المسلمين تحت سمع وبصر "ريس" المركب دون أن يحرك ساكنًا. ونجد "ريس" مركب إنجليزي شحنها بكمية كبيرة من الغلال لإيصالها إلى المغرب، ولكنه عاد وادعى أن القراصنة أخذوا منه كمية الغلال التي كان يحملها، ورفض دفع قيمتها، وسلم إنجليزي آخر ما على مركبه من بضائع ليس هذا فحسب، بل واختلس أموال تاجر أرمني، وادعى أن القراصنة قد أخذوها رغم أن الأرمني كان قد أعطاها له كقرض بعد أن ترك القراصنة المركب. وهذا ما كان يدفع الإدارة لعدم السماح بسفر مراكب النصارى الإنجليز من الإسكندرية إلى طرابلس الشام إلا بعد أخذ تعهد بعدم تغيير وجهتهم، وكذلك التأكد

([431]) أحمد شلبي بن عبد الغني: المصدر السابق، ص269-270.

من عدم وجود مسلمين أو بضائع تخصهم على مراكبهم، في محاولة لتلافي خطر القرصنة الإنجليزية[432].

ورغم محاولة الإدارة اتخاذ التدابير اللازمة ضد القرصنة الإنجليزية فإن المحظور وقع مرات عديدة؛ حيث أمدتنا سجلات محكمة الإسكندرية بوثيقة غاية في الأهمية تتحدث بالتفصيل عن عملية قرصنة إنجليزية على سفينة فرنسية كانت تقلهم من تونس إلى الإسكندرية، وكان على متنها 58 مسلمًا، وهو ما دفع الباشا نفسه للتدخل لمعرفة مكان المأسورين "ببلاد النصارى الحربيين"، وتوضح الوثيقة أنهم كانوا في مركب "النصارى الفرنسيس"، ومتوجهين من الإسكندرية إلى تونس، ثم في طريقها للعودة إلى الإسكندرية أسرها الإنجليز، وأخذوا ما فيها من أموال التجار، وأصدر الباشا أمرًا لمعرفة هؤلاء المأسورين وبلادهم، وعددت الوثيقة المأسورين وبلادهم، وتم توكيل أحد الأشخاص ويدعى أحمد الشهير "بالرحباني" في التفاوض مع القراصنة من "أجل خلاص المأسورين وأرزاقهم"[433].

وقد زادت اعتداءات سفن القراصنة والدول المعادية للدولة العثمانية في حوض البحر المتوسط على سفن الحجاج والتجار، وقطع الطرق على السفن الميرية المترددة بين الآستانة وأملاكها في جنوب البحر المتوسط وشرقه[434].

وكان لإغفال الإدارة بقاء مراكب أجنبية بالقرب من السواحل دون أن تدرك أنهم قراصنة، أثره في انتشار القرصنة، خاصة في المنطقة الساحلية بين رشيد والإسكندرية لاصطياد المراكب الخارجة من رشيد، وفي هذه الحالة كانت مراكب القراصنة خمس مراكب: اثنتين إنجليزيتين، واثنتين فرنسيتين، والخامسة هولندية. ولتلافي ذلك كانت الإدارة وقت انتشار القراصنة في البحر تمنع المراكب من السفر لتجنب القراصنة؛ لكن بعض "رويسا" المراكب كانوا يرفضون تلك الأوامر؛ ولعل

(432) نصرة عبد المتجلي: المرجع السابق، ص86.

(433) الإسكندرية: س60، ص249، م428، 4 محرم 1115هـ/20 مايو 1703م؛ انظر: ملحق "19".

(434) سيد محمد السيد: الإسكندرية، المرجع السابق، ص35.

ذلك لارتباطاتهم سواء بمواعيد أو باتفاقيات تجارية مع تجار في موانئ أخرى، أو خوفًا من أن توجههم الإدارة إلى نقل مواد خاصة بالسلطنة، مما يضيع عليهم فرص الكسب المادي.

وكانت الإدارة تمنع المراكب من السفر حتى تخرج– السفن– المتجهة إلى طرابلس الشام بالغلال والدقيق المأمور به من مصر إلى الشام، ولذلك لم يلتزم بعض "الرويسا" بأوامر المنع من السفر، وكانوا يتجهون إلى القاضي في المحكمة ليسمح لهم بالسفر؛ لكن القاضي كان يلتزم بنص الأمر ويحذرهم من مخالفته وإلا "لا يلومون إلا أنفسهم"، بمعنى أنهم إذا خرجوا وتعرضوا للقرصنة فلا يحق لهم التقدم بالشكوى لجهة الإدارة، ورغم ذلك يرفض "الرويسا" الأمر، ويعرّفون القاضي بأنهم إذا منعوا من السفر نهارًا فسيسافرون ليلاً. فيشهدهم بعلمهم ورضاهم بذلك "وبأن ذنبهم في رقبتهم"، وكان القاضي يخلي مسئوليته بتحذيره لهم، وأخذ إشهاد منهم يحملهم المسئولية كاملة إذا هم خرجوا من الميناء[435].

وفي القرن السابع عشر الميلادي اشتدت وطأة حركة القرصنة، وفي المقابل نشطت الإدارة في مواجهتها؛ حيث نجحت السفن الراسية في ثغر دمياط في التصدي لسفينة حربية "غليون للنصارى" قبالة أبي ماضي غرب دمياط، وأسر من فيه من المقاتلة، وتحرير عدد من المسلمين الأسرى الذين كانوا يعملون فيه كجدافين، وكان ذلك عام 1092هـ/1680م. وتكررت محاولة شبيهة في العام التالي سنة 1903هـ/1681م، وكذلك أطلق سراح أسرى من المسلمين بعد تحطيم مركب قرصان مالطي شهير اسمه كما ذكرت الوثائق "باذلوا النصراني المالطي القرصان الشهير"، وأنقذت أسرى من المسلمين 19 رجلاً و23 امرأة، وأنقذتهم مركب ترفع العلم الفرنسي، وتم تسليمهم للأمير علي جورجي خفاجي زاده سردار طايفة الينكرجية بثغر دمياط آنذاك، وذلك طبقًا للاتفاقيات المعقودة بين الدولة العثمانية

(435) نصرة عبد المتجلي: المرجع السابق، ص86-87.

وفرنسا التي تقضي بذلك[436]. ومعنى ذلك أن محاولات القراصنة لم تفلح جميعها بل فشلت "أحيانًا" بتصدي السفن الإسلامية لها أو سفن أوربية مرتبطة بعلاقات تعاهدية مع الدولة العثمانية.

ولم تفرق هجمات القراصنة بين السفن التجارية أو الميرية؛ حيث يذكر ابن إياس أنه لدى وفاة السلطان سليم الأول أرسل أمير الأمراء خايربك– أول والٍ عثماني على مصر– من قبله رسولاً لتقديم واجب العزاء لولده السلطان سليمان القانوني، ولم يجد ذلك الرسول مفرًّا من الرجوع مرة أخرى إلى الإسكندرية لتفادي هجمات القراصنة[437].

وهددت مراكب القراصنة السفن السلطانية في عرض البحر، لدرجة أنها استمرت لمدة تسعة أيام في عرض البحر، وكانت تلك السفن تحمل ماشية نفق أغلبها. وبسبب الرياح الشديدة تغيرت وجهة المركب لتتجه إلى الإسكندرية بدلاً من كريت[438]، وبالطبع كان هذا أفضل من استيلاء القراصنة على المركب بما فيها من أناس وبضائع.

ولم تكن القرصنة بين المسلمين والنصارى فقط، ولكن كانت تتم بين النصارى وبعضهم البعض "أحيانًا"؛ حيث تشير المصادر إلى تعدي القراصنة الإنجليز والفرنسيين على بعضهم البعض، وتحول الأمر إلى حرب قتل فيها بعضهم بعضًا، وألقوا الجثث في البحر ومن تبقى دخل ميناء الثغر طلبوا الأمان وسلموا المراكب بما فيها من غنائم وأسلحة للإدارة. ولم يكن العداء بين الإنجليز والفرنسيين فحسب، بل بين الفرنسيين والإسبان كذلك؛ حيث استولت أربع مراكب لقراصنة إسبان على مركب فرنسي برياسة هولندي، ورغم علم القراصنة الإسبان أن

(436) عبد الحميد سليمان: المرجع السابق، ص135.

(437) ابن إياس: المصدر السابق، ج5، ص373.

(438) نصرة عبد المتجلي: المرجع السابق، ص88-89.

المركب فرنسي وحمولتها تخص فرنسا كذلك فإنهم استولوا عليها "نظرًا لما بينهم من الخصومة والحرب"[439].

وتزداد عمليات القرصنة خاصة في ظل ضعف الدولة العثمانية، وهو ما نلمسه في القرن الثامن عشر؛ حيث يذكر الجبرتي في عام 1202هـ/1788م استيلاء القراصنة على اثنتي عشرة مركبًا من ثغر دمياط[440].

وإزاء ازدياد عمليات القرصنة لجأ التجار إلى استئجار سفن فرنسية، و"رويسا" هذه السفن فرنسيون، فنجد العديد من الشيطيات– نوع من السفن- مثل شيطية جوان وروزون وميسروه وأنطوني كين وكلارومانيو ولينار[441].

وتزخر سجلات محاكم ثغور مصر الشمالية خاصة دمياط والإسكندرية بعشرات الوثائق المهمة التي تكشف عن ازدياد دور الفرنسيين في الملاحة في البحر المتوسط خاصة منذ القرن الثامن عشر، حيث كانت السفن الفرنسية "المستأمنة" تنقل البضائع والمسافرين من موانئ مصر الشمالية دمياط والإسكندرية إلى الموانئ الشامية وبخاصة اللاذقية تحمل البضائع المختلفة والمسافرين[442]. ويعمل العديد من التجار المشارقة على هذه السفن، وكانوا بمثابة وسطاء تجاريين للتجار الذين يشحنون بضائعهم في هذه السفن، وتنتهي وثائق النقل البحري هذه بعبارة مكررة كالتالي:" وأن عليه حفظ ذلك وصونه وإيصاله إلى مدينة... وتفريغ الوسق الذي بها والعود وبرجعه ذلك مع سلامة الله"[443].

([439]) نفسه: ص89.

([440]) الجبرتي: عجائب الآثار في التراجم والأخبار، تحقيق عبد الرحيم عبد الرحمن، الهيئة المصرية العامة للكتاب، القاهرة، 2003م، ج3، ص249.

([441]) دمياط: س212، ص40-41، م38، 26 رمضان 1145هـ/12 مارس 1733م؛ الإسكندرية: س63، ص187، 188، م349، 15 جمادى الآخرة 1128هـ/ 7 يونيو 1716م.

([442]) نفسه: ص39، 40، م39، نفس التاريخ؛ الإسكندرية: س60، ص60، م111، 20 ربيع الأول 1114هـ/ 5 أغسطس 1702م.

([443]) نفسه: س214، ص19، م21، 27 رمضان 1148هـ/ 11 فبراير 1736م.

وهنـاك دلائـل تشـير إلـى مشـاركة مـالطيين مـع فرنسـيين "المركـب الشـيتية المالطي الفرنساوي"، وكانت تبحر من ميناء دمياط إلى طرابلس الشام[444]. ومركب أخرى تبحر من دمياط إلى طرابلس وبيروت بالشام كذلك[445]. واشتملت حمولات الكثير من تلك المراكب على الأرز الذي يشحن إلى بلاد الشام[446]. ويؤكد ذلك ما ذهبنا إليه آنفًا من أن الأوربيين- وبخاصة الفرنسيون– كانوا يريدون انتشار عمليات القرصنة؛ حتى يقوموا هم بعمليات النقل البحري، وهو ما رأيناه من تعاون بعض الأوربيين مع القراصنة. وقد ساعدت الظروف على ذلك في ظل الضعف الذي استشرى في الدولة العثمانية في كافة المجالات ومنها المجال البحري، وتراجع سيطرتها عليه في القرن الثامن عشر، بعكس ما كان عليه الأمر في القرن السادس عشر، وخاصة في شمال إفريقيا من الحدود الغربية لمصر حتى الحدود الشرقية لمراكش (المملكة المغربية حاليًا).

القرصنة على سواحل بلاد المغرب العربي :

كانت بلاد المغرب العربي تعيش عصر وحدة وقوة تحت قيادة دولة الموحدين حتى القرن الثالث عشر الميلادي، وانضم إليها في تلك الفترة الأندلس، ولكن عندما انهارت دولة الموحدين ظهرت ثلاث إمارات في أقطار الشمال الإفريقي تنافست فيما بينها مما أدى إلى ضعفها، وهذه الإمارات هي: سلطنة بني مرين في المغرب الأقصى التي تحملت أكثر من غيرها عبء الدفاع عن العروبة والإسلام ضد

([444]) نفسه: س216، ص3، 4، م7، 13 ذي القعدة 1148هـ/ 26 مارس 1736م.

([445]) نفسه: ص4، م8، 7 ذي الحجة 1148هـ/ 19 أبريل؛ نفسه: س213، ص27، م39، 23 ذي القعدة 1146هـ/ 28 أبريل 1734م، انظر: ملحق "6".

([446]) نفسه: م9، نفس التاريخ؛ رضا أسعد: التجارة بين دمياط والقدس في العصر العثماني بحث ضمن أبحاث مجلة الروزنامة، العدد السابع، دار الكتب والوثائق القومية، القاهرة، 2009م، ص104.

هجمات إسبانيا والبرتغال، وإمارة بني حفص في تونس، وكانت إمارة بني عبد الواد هي الإمارة الثالثة في الجزائر والمغرب الأوسط.

وفي الوقت الذي ضعف فيه المسلمون في شمال إفريقيا نتيجة تفككهم، توصلت إسبانيا في النصف الثاني من القرن الخامس عشر الميلادي إلى وحدتها الوطنية في عهد فرديناند وإيزابيلا على أسس دينية كاثوليكية معادية للمسلمين في الأندلس والمغرب، وحققت البرتغال وحدتها، وقامت في لشبونة حكومة معادية هي الأخرى للمسلمين، وعملت كل من إسبانيا والبرتغال على بناء السفن والاهتمام بالملاحة، ومن ثم قيام حركة الكشوف الجغرافية التي كان من أهم دوافعها محاربة الإسلام والمسلمين في إفريقيا والبحار الهندية[447].

وقد ظهر الصراع واضحًا بين الإسبان والبرتغاليين من ناحية وبلدان شمال إفريقيا من ناحية أخرى باحتلال البرتغال مدينة سبتة المغربية عام 1415م، واحتلال الإسبان المرسى الكبير في عام 1505م. وفي عام 1508م استولوا على مدن حجر باديس "وهران" وبجاية، وفي عام 1535م احتلوا طرابلس الغرب، ثم تنازلوا عنها لما يسمى فرسان القديس يوحنا.

ولم يكن استيلاء البرتغاليين والإسبان على المدن العربية بشمال إفريقيا في القرنين الخامس عشر والسادس عشر الميلاديين بالأمر السهل على الرغم من تفكك وحدة المسلمين في هذه الأقطار المغربية، إلا أنهم تذرعوا بمبدأ الجهاد في مقاومة القوى النصرانية الغازية، بل ومهاجمة سفن الدول الأوربية في البحر المتوسط. لذلك ومع ظهور البحرية العثمانية في غرب البحر المتوسط منذ مطلع القرن السادس عشر، وكان رجال البحر من المدن الساحلية المغربية في مقدمة الحلفاء المجاهدين في البحر مع البحرية العثمانية. وظهرت بادس وتطوان إلى

([447]) للمزيد من المعلومات انظر: رأفت غنيمي الشيخ: تاريخ العرب الحديث، عين للدراسات والبحوث الإنسانية والاجتماعية، القاهرة، (د.ت)؛ محمود حسن صالح منسي: المرجع السابق، ص42-43.

جانب الجزائر بدور متطور في علاقات البحر الجهادية "القرصنية" بغرب البحر المتوسط، لا سيّما في السنوات ما بين عام 1560 و1565م[448].

وبعد أن أصبحت الدولة العثمانية القوة العسكرية والبحرية الرئيسية في شرق البحر المتوسط، بدأت تستخدم قوتها البحرية لإيقاف التوسع الإسباني وإنشاء سلسلة من النقط الحصينة القوية في الجزائر في العشرينيات من القرن السادس عشر وطرابلس في الخمسينيات، وتونس في عام 1574م، ولكنها لم تتوسع إلى أبعد من ذلك في غرب مراكش. وقد استمرت الحروب البحرية بين العثمانيين والإسبان لفترة من الزمن، ولكن طاقات الإسبان أصبحت موجهة أساسًا تجاه العالم الجديد في أمريكا، ونشأ شكل من التوازن بين القوى البحرية في البحر المتوسط، وأصبح بين العثمانيين والإسبان علاقات سلمية منذ 1580م وما بعدها[449].

ومن الجدير بالذكر معرفة كيف دخل شمال إفريقيا تحت السيادة العثمانية "في عجالة"، وكان أهالي شمال إفريقيا الذين وقعوا في براثن الاحتلال الأوربي قد كرهوا ذلك الحكم، وما إن سمعوا بالدولة العثمانية وقوتها واستيلائها على القسطنطينية بل وعلى الشرق الإسلامي إلا وأرسلوا وفدًا منهم في عام 1525م لإستانبول مستنجدين بالدولة العثمانية، خاصة أنهم أدركوا في نفس الوقت عدم قدرتهم على فرسان القديس يوحنا، فاستجاب العثمانيون، وبدأوا يتجهون إلى شمال إفريقيا[450].

ولعل من العسير الحديث عن شمال إفريقيا في تلك المرحلة دون الإشارة إلى الإخوة بارباروسا، وكانوا أربعة هم: عروج وإلياس وإسحق وخير الدين، وكانوا أولادًا

(448) إبراهيم شحاتة حسن: أطوار العلاقات المغربية العثمانية، قراءة في تاريخ المغرب عبر خمسة قرون (1510-1947)، منشأة دار المعارف، الإسكندرية، 1981، ص266.

(449) ألبرت حوراني: تاريخ الشعوب العربية، ترجمة نبيل صلاح الدين، مراجعة عبد الرحمن الشيخ، الهيئة المصرية العامة للكتاب، القاهرة، 1990، ج2، ص23.

(450) زاهر رياض: شمال إفريقيا في العصور الوسطى، مكتبة الأنجلو المصرية، القاهرة، 1981م، ص184-185.

لأسير مسيحي أسلم، وعمل في صفوف الإنكشارية، ثم تركها ليعمل في صناعة الخزف، وعمل أولاده معه في نقل صناعة أبيهم على مركب صغير لهم، وكان عروج أكبرهم وخير الدين أصغرهم، وأتقنوا جميعًا اللغات العربية والتركية واليونانية، كما تكلم خير الدين الفرنسية التي أجادها إلى الحد الذي جعل بعض الناس يعتقدون أنه فرنسي، كما تكلم الإسبانية والإيطالية، ثم انضم إلى القوات البحرية لسلطان تونس، ثم قام بأكبر غزواته حين أسر سفينة كبيرة تتبع البابوية، وأسر سفينة إسبانية أخرى كبيرة في سنة 1510م، فكان سببًا في ارتفاع سمعته وخاصة بين المسلمين، مما جعل الكثيرين من المخاطرين المغاربة ينضمون إليه، ويعملون تحت إمرته[451].

وبدءًا من عام 1440م أخذت دولة الحفصيين الإقطاعية الفخمة في التفكك، ليحل محلها عدد من الدويلات الصغيرة استولت على معظم الموانئ الصغيرة في شمال إفريقيا مثل طرابلس وتونس والجزائر وبوجى وجوليت، وسرعان ما استولى المغامرون الذين كانوا يمارسون النهب البحري منذ زمن بعيد على تلك الموانئ التي كانت تتمتع بثراء كبير[452].

ولم يكن في استطاعة خير الدين بارباروسا مواجهة القوة العسكرية الإسبانية وحده، فقد كان الجيش الإسباني في ذلك الوقت يعتبر من أقوى الجيوش في أوربا، ولذلك طلب مساعدة السلطان العثماني سليم الذي منحه لقب بايلربك (أي كبير بكوات إفريقيا) وأرسل إليه تعزيزات من الإنكشارية، بل ونصّبه على رأس أسطول في غرب البحر المتوسط الذي نقل إليه العثمانيون نشاطهم في تلك الفترة، واستمر هذا النشاط الإسلامي في عهد السلطان سليمان القانوني، حتى غدا بارباروسا

---

(451) نفسه: ص182.

(452) ياستيك ماخوفسكي: المرجع السابق، ص87.

الحارس الأمامي للدولة العثمانية وللعالم الإسلامي في الحوض الغربي للبحر المتوسط[(453)].

لقد جاء تبني الدولة العثمانية للـ"قرصنة أو الجهاد البحري في سياق الصراع العسكري والبحري مع التحالف المسيحي في حوض البحر المتوسط، خاصة بعدما أقدمت إسبانيا على طرد المسلمين من الأندلس. فكانت "القرصنة" أسلوبًا حربيًّا للانتقام من الإسبان وحلفائهم. كذلك تبنى المسيحيون القرصنة، وأضفوا عليها الصفة الشرعية، واعتمدوها أسلوبًا حربيًّا في مواجهة الدولة العثمانية، وعلى حد قول البعض "يعتبر غزو سفن الطرف الآخر من الواجبات الدينية والقربات المشروعة"[(454)].

وكانت القرصنة أو الجهاد البحري تعتبر حربًا مقدسة، فقد ذكر البعض نصًّا ينسب إلى خير الدين عند حصار الجزائر، يقول فيه مخاطبًا المسيحيين:" إن جماعتنا الذين ماتوا في حربكم أحياء يرزقون عند الله قد رضي الله عنهم ورضوا عنه، فهم ينقلبون في قصور وثمار وينعمون بحور عين، ولهم الدرجات العلى لكونهم باعوا أنفسهم إلى الله. ونحن راغبون في جهادكم؛ فإما الظفر بكم أو نحصل ما حصل إخواننا من كرامة الله سبحانه ورضوانه، فأجهدوا علينا جهدكم"[(455)].

لقد كان خير الدين رجلاً ذا إرادة حديدية، ولكنه في نفس الوقت ذو مرونة سياسية، فأعلن ولاءه للسلطان سليم الذي عينه أميرًا للأمراء (بايلربك) وزوده بألفين من الإنكشارية وأربعمائة من الأرنؤوط علاوة على عدد من المدافع، وكان ذلك سنة 1519م. وبادلوه المنفعة، وقبضوا على جميع المعارضين لسلطته في الجزائر[(456)].

نشاط بارباروسا البحري:

---

(453) محمود صالح منسي: المرجع السابق، ص44-45.

(454) محمد فريد بك: المرجع السابق، ص107.

(455) جمال كمال محمود: القرصنة، المرجع السابق، ص86.

(456) زاهر رياض: المرجع السابق، ص183-184.

وتابع باربا روسا نشاطه البحري؛ حيث نجح في القضاء على الحامية الإسبانية في بنون 1529م، وأنزل بالتجارة الإسبانية خسائر فادحة، كما استطاع أن ينقذ نحو سبعين ألفًا من المسلمين من براثن محاكم التفتيش، ويعود بهم إلى الجزائر، حتى قيل إن خير الدين في أثناء مهاجمته للسواحل الإسبانية وتوجيه الضربات لها كجزء من نشاطه كان يترك بحارته الجزائريين على السواحل الإسبانية؛ لكي يحل مكانهم عددًا من اللاجئين، وبعد أن يوصلهم إلى بر الأمان في شمال إفريقيا يعود إلى السواحل الإسبانية لنقل أعداد جديدة وهكذا عدة مرات[457].

وأخذ باربا روسا يوسع دائرة نفوذه، فاحتل بيزرتة ثم تونس التي كان ملكها الوطني مولاي الحسن تحت سيطرة الإسبان. وقد أثار سقوط تونس مشاعر المسيحيين، فتكونت حملة مشتركة استطاعت الاستيلاء عليها عام 943هـ/1535م، بعد أن دفعت الثمن غاليًا؛ حيث كانت الدولة العثمانية مشغولة في الجبهة الشرقية "فارس والعراق"[458].

بنجاح خير الدين في الاستيلاء على تونس التي كانت تابعة لإسبانيا حتى ذلك الحين ازدادت مكانة الدولة العثمانية في شمال إفريقيا، وأصبح أهم ميناءين على البحر المتوسط يقعان في قبضتها. وأصبح خير الدين يهدد جزر البحر المتوسط، وقد كان لهذا التهديد رد فعل مساوٍ له من جانب كارل الخامس، الأمر الذي فتح الباب على مصراعيه لسلسلة من الحروب دارت رحاها في القرن السادس عشر على جبهات متعددة في أوربا وإفريقيا بين الدول المسيحية وحلفائها والدولة العثمانية وحلفائها. وقد أسهم خير الدين بدور كبير فيها[459].

---

(457) جمال كمال محمود: القرصنة، المرجع السابق، ص87.

(458) محمود صالح منسي: المرجع السابق، ص45.

(459) ياستيك ماخوفسكي: المرجع السابق، ص89.

إن نظرة فاحصة لما يكتبه البعض مثل "باستيك ما خوفسكي" لتجعلنا تعيد قراءة ما يكتبه بدقة، إنه يبرر أعمال القرصنة المسيحية خاصة التي مارسها الإسبان بدعوى أنها "رد على القراصنة البربر" كما يسميهم هو، أكان البربر أو القراصنة البربر كما يسميهم هو هم من مارس أبشع جرائم القرصنة في العالم بإخراج شعب كامل من أرضه أو تنصيره أو قتله وهم المسلمون الأندلسيون ليس هذا فحسب بل مطاردتهم إلى شمال إفريقيا وممارسة القرصنة عليهم وعلى غيرهم؟

إن الحيادية والموضوعية في كتابة التاريخ تتطلب عدم الكيل بمكيالين في التعامل مع الوقائع التاريخية، وهذا ما يجعلنا نقرر أن عمليات الأسطول العثماني في البحر المتوسط لم تكن كلها جهادًا؛ لأنها لا تخلو "أحيانًا" من عمليات "قرصنة" بعضها فعل، والبعض الآخر رد فعل لعربدة القراصنة من رعايا القوى الأوربية المسيحية التي لا تفتأ تضرب السفن حتى التجارية في عرض البحر. وسبق أن أشرنا آنفًا كيف أن القنصل الفرنساوي يريد استمرار أعمال القرصنة؛ لأن في ذلك إرهابًا للسفن المحلية التي تنقل البضائع والمسافرين من الموانئ المصرية إلى الموانئ الشامية. وهذا يؤكد زيف التعميم على عمليات الأسطول العثماني "الإسلامي" في البحر المتوسط.

المهم أن الأسطول العثماني بقيادة بارباروسا كان يتابع نشاطه– الذي لا يخلو أحيانًا من أعمال قرصنة– بمهاجمة سواحل إسبانيا وجزر البحر المتوسط، بل وسواحل شبه الجزيرة الإيطالية، فاستولى على جزر بحر إيجة من البندقية، كما قام خير الدين بالهجوم على جزر البليار عبر مضيق جبل طارق والانقضاض على السفن الإسبانية والبرتغالية القادمة من العالم الجديد والمحملة بخيراته. وكان يقوم بهذه المهام بصفته "قبودانًا" للأسطول العثماني بناءً على أمر السلطان سليمان الذي طلب منه أن يعين نائبًا عنه في "البايلربكية"؛ حتى يتفرغ هو لمقاومة القوى المسيحية في البحر المتوسط. وقد خرج حسن أغا الطواشي– نائب خير الدين في

البايلربكية– بحملة إلى جبل طارق، وأنزل قوة إلى البر، وتوغل في الساحل الجنوبي، وقفل عائدًا إلى الجزائر محملاً بالغنائم والأسرى الإسبان.

وتوالت الغزوات على السواحل الإيطالية والإسبانية. وبعد وفاة حسن أغا عام 951هـ/1544م عين السلطان حسن بن خير الدين نائبًا، واستمرت الحملات حتى أن أحد قواده- وهو بويحى الريس- قد قام بتخريب الساحل الإسباني الجنوبي حتى رأس سان فنسان St.Vincent، حتى لقب بسيد مضيق جبل طارق[(460)].

لقد حول خير الدين ورجاله المعارك البحرية لصالح المسلمين في البحر المتوسط، فأصبح الأسطول الإسلامي بمثابة الذراع الطويلة– إذا جاز القول– للدولة العثمانية التي نجحت في بتر التعصب الأعمى من جانب إسبانيا، والذي مخر عباب البحر المتوسط، وكان يرغب في السيطرة عليه. وليس معنى ذلك أننا بقولنا هذا نتفق تمامًا مع تلك العمليات؛ لأن بعضها لا يخلو من أعمال "قرصنة".

ومن الجدير بالذكر أن الجزائر غدت قاعدة للقوة البحرية العثمانية، التي دافعت عن المصالح العثمانية في غرب البحر المتوسط، وكانت مشغولة بأعمال القرصنة على السفن الأوربية التجارية في أوقات الحرب. لقد أصاب "حوراني" كبد الحقيقية عندما قال بالحرف الواحد "وكانت الدول الأوربية مشغولة بنفس القدر في القرصنة، واستخدمت الأسرى الجزائريين عبيدًا في سفن التجديف"[(461)].

ولم يبتعد "ماخوفسكي" نفسه عن هذا المضمون، فهو الذي يرى في النشاط البحري الإسلامي في البحر المتوسط أنه قرصنة بصفة عامة، نجده يقول حتى قبل أن يقوم خير الدين بنشاطاته البحرية بالحرف الواحد "قام الملك الأرجواني فرديناند– باعتباره مدافعًا عن مصالح الدين المسيحي بأسره– بعدد من الحملات الناجحة ضد القراصنة البربر، واستطاع أن يستولى على نقاط ارتكازهم في وهران، وبوجي،

---

(460) محمود صالح منسي: المرجع السابق، ص45-46.

(461) ألبرت جوراني: المرجع السابق، ج2، ص43.

والجزائر. ثم قام بإحراق هذه المدن عن آخرها، وفرض على أهليها إتاوة كبيرة حتى يثبط عزائمهم في مد يد العون للصوص البحر. في الوقت نفسه قام فرديناند ببناء قلعة حصينة فوق جزيرة بنيون للدفاع عن الجزائر. في الوقت نفسه كان عروج في تونس يتربص في هدوء تام للحظة المناسبة ليرد الضربة بعد أن وعد الأمير في احتفال كبير بطرد الإسبان من أراضي شمال إفريقيا[462]، وتؤكد الرواية السابقة نفسها من وجهة نظرنا أن عمليات الأسطول الإسلامي بمثابة (حمَل) بالقياس بفرديناند الذي كان بمثابة (ذئب)؛ حيث قام "بإحراق المدن عن آخرها"، ليس هذا فحسب بل وفرض على أهلها "إتاوة كبيرة"، طبقًا لماخوفسكي.

ويستطرد ماخوفسكي في حديثه عن خير الدين– بارباروسا الثاني– بقوله: "أشاع أسطول بارباروسا الثاني الذي أخذ في ممارسة القرصنة في كل أرجاء البحر الأبيض المتوسط الإرهاب بين سفن التجار المسيحيين وسكان صقلية وسردينيا وجزر الباليار، فخربها دون رحمة المدن والقرى الساحلية، كان لصوص البحر بقيادة التركي دراجوت من جزيرة رودس واليهودي سنان من سميرنا[463] أو أيدن الملقب بعاصفة جنهم لا يتركون وراءهم سوى الرماد والأطلال"[464]. وهذه الرواية– في تقديرنا– لا تختلف كثيرًا عما ذكره ماخوفسكي في الرواية السابقة مباشرة رغم تحيزه الواضح بالطبع لوجهة النظر الأوربية.

خلفاء بارباروسا :

لقد نجح العثمانيون بفضل جهود بارباروسا في السيطرة على البحر المتوسط بأكمله، غير أن المنية وافته في عام 1546م، وخلفه ابنه حسن الذي منحه السلطان سليمان لقب بايلرباي إفريقيا، الذي هاجم السواحل الفرنسية ونهبها، وهو

(462) ياستيك ماخوفسكي: المرجع السابق، ص93.

(463) سميرنا: الاسم الإغريقي القديم لمدين أزمير.

(464) ياستيك ماخوفسكي: المرجع السابق، ص107.

ما لم يكن في حسبان العثمانيين الذين جردوه من لقب بايلرباي بناءً على إلحاح من السفير الفرنسي في إستانبول، ورغم ذلك فقد تلقت فرنسا مساعدة أسطول شمال إفريقيا في عملياتها العسكرية في إيطاليا ضد الإمبراطور[63]. وقام السلطان سليمان في أبريل من عام 1552م بتعيين "الريس" صلاح– أحد أتباع بارباروسا المقربين– بايلرباي لإفريقيا. وقام "الريس" صلاح بالعديد من العمليات، فاستولى على كابيليا والمغرب. وفي عام 1555م استولى من الإسبان على بوجى، ومات فجأة، وبعد فترة صراع مؤقت على السلطة أعاد السلطان تعيين حسن بن خير الدين بايلرباي لإفريقيا حتى يضع حدًّا للصراع على السلطة، وقد نجح حسن بن خير الدين– إبان مدة حكمه التي استمرت عشر سنوات– أن يحقق انتصارين كبيرين على الإسبان، واستعان بشخص يدعى "دراجوت" يعود أصله للأناضول في آسيا الصغرى، وكان قائدًا في الأسطول العثماني، واستدعاه حسن لما سمع عن مآثره، وجعله قائدًا لأسطول مكون من اثنتي عشرة سفينة. وفي إحدى المعارك وقع دراجوت أسيرًا في يد دروبا، وظل في الأسر لمدة أربع سنوات، وافتداه حسن بمبلغ ثلاثة آلاف كرونة بعد وساطة زعيم فرسان مالطة. وبعد افتدائه استولى على سفينة مالطية كانت تحمل سبعة آلاف دوكة. وفي ذات الوقت رحل حسن إلى الآستانة، وأصبح دراجوت قائدًا لأسطول باربروسا الثاني كله[465].

إن هذه الرواية السابقة لتؤكد ممارسة القرصنة من الجانبين؛ من جانب الأوربيين، ومن جانب أسطول خير الدين، ليس هذا فحسب بل توسط حاكم مالطة أكبر وأهم معاقل القراصنة على الإطلاق في البحر المتوسط آنذاك؛ لتوضح بما لا يدع مجالاً للشك ممارسة القرصنة من الجانبين، خاصة عندما استولى دراجوت على سفينة، وهو عائد لتوّه من الأسر. وهذا يؤكد أن البحر المتوسط في القرن

([465]) نفسه: ص108-109.

السادس عشر كان بمثابة بحر للقراصنة أيًّا كان انتماؤهم الديني أو العرقي أو الجغرافي.

ومارس بعض المسلمين أعمال القرصنة على شواطئ بلاد المغرب، حيث كان لهم دور كبير في إجبار قباطنة بعض السفن المحملة بالأرز على دخول موانيهم قهرًا وتفريغ ما بها من شحنات الأرز؛ من ذلك إجبار جماعة من القراصنة قبطان سفينة محملة بالأرز متوجهة إلى مدينة سوسة على الدخول لمدينة طرابلس الغرب وإنزال ما بها من أرز، وذلك بتشجيع من حكام بلاد المغرب. وذكرت الوثيقة ما نصه أن:" رجلاً يسمى خليل باشا قبض على رايس المركب وأنزل جميع ما بها من أرز وهدد من فيها بالقتل"، ولعل ذلك يرجع لوجود أزمة غذائية بطرابلس الغرب أو لسوء العلاقات بين حاكم طرابلس وسوسة، مما يعني أنه فعل ذلك نكاية في حاكم سوسة[(466)].

ونعود لدراجوت الذي تسلم رسميًّا العمل في خدمة السلطان العثماني الذي أعد جيشًا لضرب مالطة– أكبر معاقل القراصنة كما ذكرنا– وكان تعداد الجيش ثلاثين ألفًا، قادهم بيالي باشا الذي تلقى دعمًا من دراجوت يصل إلى عدة آلاف من الجزائريين، وحاصروا مالطة، وفقد دراجوت حياته في المعركة التي استبسل لافاليتا في الدفاع عنها حتى وصل الأسطول الإسباني للدفاع عنها، وحتى اليوم لا تزال عاصمة مالطة تحمل حتى اليوم اسم الرجل الذي دافع عنها رغم مرور أكثر من أربعة قرون على ذلك[(467)].

وفي عام 1567م قام السلطان سليمان بتعيين حسن بن خير الدين قائدًا للأسطول العثماني، تمامًا كما حدث في يوم من الأيام مع أبيه خير الدين. وغادر الجزائر، ولكن هذه المرة لم يعد إليها، فقد وافته المنية بعد عام واحد، وتم تعيين

---

(466) رضا أسعد: محصول الأرز، المرجع السابق، ص287.

(467) للمزيد من المعلومات عن عمليات الأسطول العثماني في أثناء محاولته فتح مالطة راجع الفصل الأول من هذه الدراسة.

محمد بن الرايس صلاح بايلرباي مكانه. ثم شغل علوج– أي السيف– هذا المنصب بعده، ليكون بلا شك أبرز خلفاء باربروسا الذين برز دورهم من مارس عام 1568م، حتى وفاته في السابع والعشرين من يونيو 1587م.

الاسم الحقيقي لعلوج– أي السيف- هو أوتشالي من شبه جزيرة كالابريا الإيطالية. تلقى تعليمه الأول في فترة الصبا في أحد الأديرة، وكان في نيته أن يصبح راهبًا في المستقبل، لكنه وقع في أسر القراصنة البربر عندما هاجم هؤلاء السواحل الجنوبية لإيطاليا. وظل لسنوات طويلة يعمل بالتجديف في سفينة "الريس" علي أحمد ثم قائدًا للدفة في سفينة دراجوت، واعتنق الإسلام "على أمل أن يجد الفرصة يومًا ما للانتقام، مضمرًا الحقد والكراهية لكل ما هو تركي. ومنذ ذلك الحين تغيرت أحواله تمامًا، فدأب– منذ أعتقه أحمد– على ملازمة القرصنة– ليصبح واليًا على تلمسان، ثم يرث علوج ثروة طائلة عن دراجوت، ويصبح باشا على طرابلس، ليصل في النهاية إلى منصب بايلرباي الجزائر، وحصل على هذا المنصب بعد نجاحه في الاستيلاء على تونس واستيلائه على سفن حربية من سفن فرسان القديس يوحنا في مالطة ثم قبرس[(468)].

هذه رواية ماخوفسكي، وهذا "القرصان" من وجهة نظره هو أوربي من إيطاليا، ومعنى ذلك أن عمليات "القرصنة لا تقترن بالإسلام والمسلمين، صحيح أن علوج اعتنق الإسلام، ولكنه أوربي الأصل، فلو كانت هذه أعمال قرصنة محضة لما مارسها ضد بني جلدته، وإنما هي عمليات بحرية للأسطول العثماني في البحر المتوسط.

وعلى كلٍّ قام البابا بحشد العالم المسيحي بأسره؛ ليقوم بحملة صليبية ضد "الكفار" من وجهة نظره، غير أن أحدًا لم يسارع لنجدة فينيسيا سوى الملك فيليب الثاني ملك إسبانيا، الذي وضع أسطوله بكامله ليكون تحت تصرفها. بينما لم

([468]) ياستيك ماخوفسكي: المرجع السابق، ص111–112.

يستجب عدد من الملوك لدعوة البابا، وإن كان عدد من الفرسان من مختلف الدول الأوربية قد انضموا إلى صفوف فرسان مالطة. والتقت القوات العثمانية مع قوات التحالف المسيحي، وانتهت المعركة بهزيمة العثمانيين في معركة ليبانتو عام 1571م. وقد أبلي علوج بلاءً حسنًا رغم هزيمة العثمانيين؛ حيث قاتلت سفنه التي كانت تشكل ميسرة الأسطول العثماني، ونجحت وحدها في صد الهجوم العنيف الذي شنته سفن خوان النمساوي. وفي الوقت الذي مزق فيه القلب والميمنة فإن علوج الذي لا يقهر قام بمهاجمة سفن فرسان مالطة باستماتة، واستولى على سفينة القيادة بأسلوب المصادفة، واستقبله السلطان العثماني استقبال الأبطال، وعينه (قبودان) للأسطول العثماني إلى جانب احتفاظه بلقب بايلرباي إفريقيا، وارتقى علوج إلى أعلى درجات المجد. ونجح علوج "القبطان باشا" في بناء أسطول جديد بحيث استطاع بعد عام واحد أن يعاود نشاطه في البحر المتوسط. وقاد في عام 1574م ومعه سنان باشا حملة انتزعت تونس من أيدي الإسبان، وبذلك خلص شمال إفريقيا من براثن الاستعمار الصليبي[469].

ومهما يكن من أمر فقد لعب أمراء البحر في شمال إفريقيا دورًا مهمًّا في تاريخ البحرية والعمليات البحرية للأسطول العثماني، ودافعوا بقوة عن السواحل الإسلامية، واستولوا على العديد من المدن والجزر التي كانت في يد الصليبيين الجدد.

القرصنة بين الدول الأوربية وبعضها البعض :

رأينا نماذج لبعض القراصنة الإنجليز[470]، ثم مارس الإنجليز عمليات قرصنة ضد الإسبان، وأسهمت أعمال القرصنة الإنجليزية في زيادة الصعوبات الاقتصادية التي كان الإسبان يعانون منها، وساءت العلاقات بين الطرفين وبشكل

(469) محمود صالح منسي: المرجع السابق، ص46.

(470) انظر ملحق "19".

حاد في عام 1568م، خاصة عندما رفض الإسبان السماح للسفير الإنجليزي في مدريد أن يقيم شعائر القداس في داره على طريقة رجال الإصلاح الديني، مما دفع الإنجليز إلى سحبه وعدم إرسال سفير آخر بدلاً منه. وتميزت تلك الفترة بالتوتر الذي كان فرصة فريدة أمام عمليات القرصنة[471].

ولم يكن حب الإنجليز للبحر مرتبطًا بحالة بلادهم الجزرية، أو على الأقل لا يترتب عليها بالضرورة. وكان من الضروري من أجل شعورهم بذلك في أثناء القرن السادس عشر أن تعمل عمليات الغزو الإسبانية والبرتغالية التي نتج عنها الثروات المعدنية للعالم الجديد أن تثير شهواتهم. وظهر ذلك في أول الأمر مع نمو عمليات القرصنة.

وأثناء حرب المائة عام كان القراصنة الإنجليز ينشرون الرعب على سواحل فرنسا وبريتاني. ووصل نطاق عملياتهم إلى سواحل شبه جزيرة أيبيريا حين بدأت الثروات المعدنية للعالم الجديد في عبور المحيط. وقد وصل عدد سفن القراصنة إلى 400 سفينة، وكانت قد أتلفت في عام واحد ما يزيد على 700 سفينة فرنسية وفلمنكية وإسبانية. وكانت السفن التابعة للدولتين الأخيرتين هي الأكثر عددًا، ولم يكف فيليب الثاني عن الشكوى بالطرق الدبلوماسية. وفي ذات الوقت قام في بعض الأحيان بالاستيلاء على السفن الإنجليزية التي كانت موجودة في موانئ شبه الجزيرة، وفي الحرب تحول كل هؤلاء القراصنة إلى حركة السباق البحري؛ أي أنهم سيحظون بحماية القانون الدولي[472] في حالة وقوع أية حادثة. وفي عام 1588م

([471]) جلال يحيى: المرجع السابق، ص219-220.

([472]) حرصت تشريعات بعض الدول على تحريم القرصنة صراحةً، ومنذ وقت مبكر من العصر الحديث؛ ففي إنجلترا مثلاً وردت بعض النصوص التي تحرم القرصنة، وذلك منذ عام 1535م، ومن ثم تتبعتها نصوص أخرى في أعوام 170-1721، 1823. انظر: مايا خاطر: الإطار القانوني لجريمة القرصنة البحرية، مجلة جامعة دمشق للعلوم الاقتصادية والقانونية، المجلد 27، العدد الرابع، 2011م، ص273.

تكون الأسطول الذي تجمع على السواحل البريطانية؛ لكي يواجه الأرمادا الإسبانية في غالبيته العظمى من سفن هذا السباق البحري.

وانتشرت القرصنة بشكل كبير بين الدول الأوربية منذ النصف الثاني من القرن السادس عشر. وكان الرأي العام يهتم بعملياتهم، بل حصل أشجع هؤلاء القراصنة على شعبية عند الأهالي. وكانت الحكومة تتبرأ منهم حين تصلها احتجاجات رسمية. ولكنها لم تفكر في عرقلة عملياتهم. وحدث أن الملكة نفسها قدمت الأموال لأحد القراصنة ويدعى درايك[473]؛ حتى تحصل على نصيب من الغنائم التي كان يعود بها، ومنحته درجة فارس بمناسبة سفره حول العالم[474].

لقد مهدت القرصنة الطريق أمام المستكشفين وأمام التجار، وأدت إلى ظهور شركات منها شركة شرق البحر المتوسط، أو شركة الليفانت Levant Co. في عام 1581م، والتي كانت موجهة للعمل في البحر المتوسط، وشركة الهند الشرقية الإنجليزية في عام 1600م، وهي التي نازعت البرتغاليين والهولنديين أسواق توابل الشرق الأقصى. وهكذا ظهر البحارة الإنجليز في خدمة التجارة الإنجليزية عند نهاية القرن السادس عشر[475].

هنري ماينوارنج قرصان إنجليزي من جامعة أكسفورد:

تخرج هنري من جامعة أكسفورد ليعمل محاميًا؛ لكن راتبه لم يكفه، وهو الإنجليزي من قمة رأسه إلى إخمص قدميه، فترك المحاماة ليحلم بمستقبل كالذي وصل إليه فرانسيس درايك– ذكرناه آنفًا– فبدأ عاملاً على إحدى السفن، وسرعان ما ارتقى منذ رحلته البحرية الأولى إلى رتب الضباط، غير أنه رأى أن المستقبل

([473]) هو فرانسيس درايك الذي تسلم من يد الملكة إليزابيث الأولى لقب النبالة. انظر: ياستيك ماخوفسكي: المرجع السابق، ص71.

([474]) جلال يحيى: المرجع السابق، ص322–323.

([475]) نفسه: ص324.

سيطول به ليحقق طموحه. وكان هنري ماينوارنج ينتقل من ميناء إلى آخر، وتعي أذناه الكثير من الإمكانات التي تتيحها حرفة القرصنة أمام من يتميزون بالشجاعة والحزم. فبدأ يستفسر من قدامى البحارة الذين يلتقي بهم في الحانات؛ حيث يدور الحديث بوضوح تام عن تفاصيل حرفة النهب البحري. وذات مساء التقى بعض التجارة الساخطين على العمل في الأسطول الذين قرروا الفرار منه غير أنهم بحاجة إلى القائد المناسب. وبعد صمت طويل قال لهم سوف أكون قبطانكم. الموافق يتقدم. سرعان ما أحاطوا به، وأقسموا أن يخلصوا له، وألا يخرجهم عن طاعته إلا الموت. استولى على سفينة لبحارة كان عدد منهم في راحة، وبحذر شديد خرج بالسفينة من الميناء، ثم اتجه إلى البحر المتوسط، وأعلن لطاقمه أن كل سفينة إسبانية غنيمة ممكنة، أما السفن الإنجليزية فهي محرمة عليهم[476].

وعلى أساس ذلك الاتفاق انطلق ليبدأ رحلة القنص رافعًا فوق صاري سفينته راية سوداء صورت عليها جمجمة أسفلها عظمتان متقاطعتان، وهو أمر كان متبعًا بين القراصنة في ذلك الزمان.

لقد تمكن ماينوارنج في خلال ستة أشهر من نشاطه من الاستيلاء على عدد لا بأس به من السفن الإسبانية، كوَّن منها أسطولاً ضخمًا للقرصنة. وخلال فترة قصيرة بلغ من الجبروت والمنعة ما شجعه على فرض الحظر على قراصنة البربر من الهجوم على السفن الإنجليزية. والمدهش احترام القراصنة البربر وحفاظهم على ذلك الحظر، وسرعان ما ذاع صيته في إنجلترا، وأن السفن الإنجليزية تتمتع بحماية القراصنة الإنجليز بطول الساحل الشمالي لإفريقيا، وأصبح اسم ماينوارنج اسمًا ذائع الصيت في المجتمع الإنجليزي، وتطور وضعه، واتجه إلى وكر آخر للقراصنة في فيلا بفرنسا بإقليم سافوي الذي تحول إلى نقطة ارتكاز للقراصنة الإنجليز، وانضم إليه ويلسونهام الذي كان ينتمي لعائلة أرستقراطية عريقة في إنجلترا، وعرض على

(476) ياستيك ماخوفسكي: المرجع السابق، ص73.

ماينوارنج أن يصبح شريكه، خاصة أنه كان يمتلك سفينة رائعة. وفي خلال ستة أشهر حقق القراصنة الإنجليز نجاحًا كبيرًا؛ إذ استطاعوا أن يكونوا ثروة بلغت نصف مليون كرونة، وهي ثروة هائلة بمقياس ذلك الزمان[477].

وبعد عمليات عديدة قام بها ماينوارنج أدت إلى التهديد بالحرب أرسل ياكوف الأول ملك إنجلترا إلى فيلا فرنسا مبعوثًا يعد ماينوارنج ورجاله بالعفو التام إذا أقلعوا عن القرصنة، في الوقت الذي قرر فيه العاهل الإنجليزي إعداد أسطول قوي ليحطم به القراصنة.

وعلى الرغم من أن ماينوارنج لم يكن آنذاك قد تجاوز من العمر ثمانية وعشرين عامًا فإنه قد تمكن من جمع ثروة طائلة، وقرر أن يستغل هذا الظرف المتاح، ويعود إلى إنجلترا ويتزوج؛ حتى يبدأ حياة هادئة، وودع شريكه ويلسونهام، ثم قام ببيع غالبية سفنه لقراصنة آخرين، ثم اتجه مع من رغب من رفاقه الاستفادة من العفو الملكي الشامل نحو ميناء لوفر؛ حيث استقبلهم مواطنو إنجلترا استقبال الأبطال وقد أشار مرسوم العفو الرسمي الذي سلم له في 9 يوليو عام 1616م إلى أنه "بريء من كل التهم الخطيرة"، كما أنه:" لا يجوز إقامة أي دعوى قضائية ضده". ولكي يعبر عن امتنانه للملك خلص قناة المانش من القراصنة البربر، واكتسب سمعة وأمجادًا واعترافًا بخدماته في النضال ضد القرصنة، ومنحه ياكوف الأول ملك إنجلترا أرفع الألقاب الملكية، وبفضل تعليمه الجامعي تكيف القرصان السابق على نحو جيد مع وضعه الجديد، بل إن الملك نفسه كان يطلب منه النصيحة عن طيب خاطر. وفي نهاية الأمر استبدل ماينوارنج القلم بالسيف، فكتب مذكرات وبحثًا علميًا عن القرصنة أهداه إلى الملك[478].

---

(477) نفسه: ص74-75.

(478) نفسه: ص78.

مواجهة القرصنة :

وقد بذل العثمانيون جهودًا مضنية في مواجهة عمليات القرصنة في البحر المتوسط، خاصة في عهد قوة الدولة العثمانية. وقد سبق أن عرضنا لفتوحات العثمانيين وامتداد سيادتهم على البحر المتوسط. واهتم العثمانيون اهتمامًا كبيرًا بتأمين الملاحة في البحر المتوسط، لدرجة دفعت البعض إلى اعتباره بحيرة عثمانية في فترة قوة الدولة العثمانية؛ فعلى سبيل المثال نجد استمرار عمليات تجديد الأسطول العثماني؛ حيث تم بناء أربع قطع بحرية في ميناء بولاق ورشيد وقطعة في الإسكندرية في عام 980هـ/1572م. ودعم هذه القطع بالعتاد والرجال والقادة الذين سيلحقون بالأسطول العثماني أثناء قيامه بالعمليات البحرية في البحر المتوسط واتخاذ كافة الإجراءات لحراسة وتأمين المدن الساحلية[479].

وتشير الوثائق إلى اشتباك السفن العثمانية التي تجوب ميناء دمياط مع محاولة سفينة كبيرة الحجم والتسليح الهجوم عبر بوغاز دمياط، وتصدت الحامية العثمانية الموجودة في القلاع لها، مما أدى إلى غرقها، واستخرج من حمولة أسلحتها 11 مدفعًا؛ أربعة منها كبار، و7 أقل حجمًا، و1 من مدافع الهجوم، وقد حررت قائمة لكل ما ضبط منها. وفي العام التالي نجحت السفن الراسية في الثغر في التصدي لسفينة حربية "غليون للنصارى" قبالة أبي ماضي غرب دمياط، وأسر من فيه من المقاتلين وتحرير عدد من المسلمين الأسرى الذين كانوا يعملون كجدافين، وتكررت محاولة شبيهة في العام التالي سنة 1092هـ/1681م، وكذلك إطلاق سراح أسرى من المسلمين بعد تحطيم مركب قرصان مالطي اسمه "باذلوا النصراني المالطي الشهير" على حد تعبير الوثائق، وعددهم 19 رجلاً و23 امرأة،

---

(479) انظر ملحق "13".

وأنقذتهم سفينة ترفع العلم الفرنسي، وتم تسليمهم للأمير علي جوربجي خفاجي زاده سردار طايفة الينكرجية بدمياط آنذاك[480].

ووجهت الدولة العثمانية باشا مصر للاستعداد التام لحماية سواحل مصر الشمالية من الهجمات "المحتملة" للقراصنة على السفن التجارية، وهنا لا تنتظر الدولة حدوث أعمال القرصنة، وإنما تتخذ خطوات استباقية ضد القرصنة المحتمل القيام بها؛ ولذلك نجد توجيه قبطان دمياط بعدة قطع بحرية مشحونة بالمحاربين من "جند مصر"؛ لكي ترسل للأسطول العثماني للمساعدة في تأمين السواحل. ونص الأمر كذلك على تمويل هذه القطع بالبارود والبكسماط[481]. وقد ظهر التعاون بين البحرية العثمانية والبحرية الفرنسية للعلاقات التعاهدية بينهما؛ حيث أخبر الفرنسيون الأسطول العثماني بالإسكندرية بتحرك ست قطع حربية من مالطة لممارسة القرصنة بالبحر، وأنها على وشك الوصول إلى الإسكندرية والمدن الساحلية، وأشار القبطان الفرنسي إلى ضرورة اجتماع قباطنة الأسطول العثماني والتنسيق فيما بينهم لمواجهة قراصنة مالطة. ولذلك تم تغيير خطة التحرك والعمليات البحرية على أن تقوم بعض القطع البحرية العثمانية بتأمين السواحل، وقطع أخرى تصحب السفن المحملة بالبضائع، والتي ستخرج من الإسكندرية في طريقها إلى رودس، على أن تقوم القطع البحرية في رودس بإيصالها إلى المكان الذي تقصده على أن يتم ذلك بهمة ونشاط وإقدام من أجل حماية السواحل وسفن التجار التي تتردد من وإلى الإسكندرية، والتي من مهام قبطانها حراسة تلك

---

(480) عبد الحميد حامد سليمان: العثمانيون في دمياط، الدورين العسكري والمدني، بحث ضمن أبحاث ندوة دراسات في تاريخ مصر الاقتصادي والاجتماعي في العصر العثماني، تحرير دانيال كريسيليوس وآخران، دار الآفاق العربية، القاهرة، 1996م، ص134-135.

(481) البكسماط: خبز جاف يظل صالحًا للاستخدام مدة طويلة. انظر: جمال كمال محمود: الخبز في مصر العثمانية، المركز العربي للأبحاث ودراسة السياسيات، بيروت، 2016م، ص40.

النواحي[482]. وهذا يدل على دقة المتابعة وتأمين المدن والسواحل والتنسيق بين قباطنة الأسطول العثماني في البحر المتوسط.

وقد لعب الأسطول المصري دورًا مهمًّا في حراسة العديد من السواحل والمدن ليس في سواحل مصر فحسب، بل امتد إلى مدن وسواحل أخرى، فنجد أنه بمجرد أن حل موسم القرصنة يبدأ الأسطول المصري في نشر أشرعته، ويمخر عباب البحر لتأمينه من هجمات القراصنة من ذلك الأوامر التي صدرت إلى القبطان؛ لكي يقوم بحراسة جزيرة رودس[483] وطرابلس الغرب[484]، وذلك للتصدي للقراصنة اللاوند والحيلولة دون تعرض التجار والمسافرين لأخطار القراصنة، والتنسيق مع أولي الأمر أولاً بأول[485].

واحتلت جزيرة رودس موقعًا مهمًّا في أولويات قبطان مصر؛ نظرًا لموقعها الإستراتيجي من ناحية، وأنها من أولويات عمليات القراصنة خاصة المالطية، ولذلك كانت الإدارة العثمانية تصدر أوامرها لقبطان مصر من آن إلى آخر لحراستها وتأمين نواحيها وقلاعها وقراها وجميع المسافرين، خاصة في حالة خروج قبطان رودس للمشاركة في عمليات الأسطول العثماني، هنا يقع عبء الدفاع عن رودس على عاتق الأسطول المصري[486]، وكانت تلك العمليات تتم بتنسيق تام بين قيادات الأسطول العثماني في البحر المتوسط.

وكان لقبطان الإسكندرية دور مهم في منظومة الأمن التي نشرها العثمانيون في البحر المتوسط، فنجد انتقال قيادة الأسطول العثماني من قبطان الجزائر لانتقاله للقيام بعمليات بحرية مع الأسطول العثماني في نواحي أخرى إلى قبطان

---

(482) انظر: خريطة "3".

(483) انظر: خريطة "5".

(484) انظر: ملحق "8".

(485) انظر: ملحق "23".

(486) انظر: ملحق "18".

الإسكندرية، والذي صدر له الأمر بقيادة الأسطول العثماني، وفي ذات الوقت صدرت الأوامر لأمراء رودس وساقيز وصقلية ومرسين وماغوسة للحاق بقبطان الإسكندرية؛ مما يعني نشاط البحرية العثمانية وسرعة إجراء تنقلات وتغييرات في المهام مع التنسيق التام بين قطع الأسطول العثماني في البحر المتوسط.

ولعل أهم ما رصدته المصادر من تنسيق كان بين أمير رودس وأمير الإسكندرية، من خلال قيام قبطان مصر باصطحاب السفن التجارية في عرض البحر وإيصالها إلى الوجهة التي تريدها، وقيام قبطان رودس بنفس العمل، أو بمعنى آخر التناوب بين قبطاني الإسكندرية ورودس لحماية السفن التجارية المتجهة لمصر والخارجة منها من هجمات القراصنة مع التحذير الشديد من الوقوع في يد القراصنة[487].

وقد شارك الأسطول المصري في الضربات الاستباقية التي كان الأسطول العثماني يقوم بها في البحر المتوسط؛ من ذلك مشاركته في الحملة العثمانية على جزيرة قبرس، حيث خرج الأسطول المصري من الإسكندرية مدعومًا بست قطع بحرية عثمانية وصلت إلى الإسكندرية لحمايتها، على أن يخرج قبطان الإسكندرية إلى قبرس، وتتجه السفن إلى طرابلس "الشرق" لتشحن بالرجال والعتاد، ويتم التنسيق كذلك مع أمير رودس، وكل ما يلقي القبض عليه في الطريق من الخارجين عن القانون والمفسدين لا يطلق سراحهم، ولكن يتم استخدامهم في التجديف[488].

ويتجلى الدور الإيجابي في التعامل مع القرصنة في دور الباشوات حكام الولايات في مواجهة ما يمكن أن نسميه "القرصنة العكسية"؛ أي القرصنة من جانب

([487]) انظر: ملحق "15".

([488]) انظر: ملحق "13".

قراصنة في مدينة طرابلس الغرب ضد سفينة بندقية[489]، وقد أصدر الباشا أمرًا بإعادتها وبحمولتها كاملة، وكان الحاج إبراهيم تربانة[490] قد توسط لإعادتها، وكان وكيلاً عن أصحاب السفينة[491].

وإلى جانب العمليات البحرية الناجحة التي وجهتها الدولة العثمانية لتأمين سواحل البحر المتوسط ومدنه، وكذلك خطوط المواصلات البحرية بين ولاياتها المختلفة في حوض ذلك البحر نجدها تنشئ العديد من الأبراج في الساحل الشرقي للبحر المتوسط؛ مثل ذلك البرج الذي تم إنشاؤه عند ميناء حيفا في أوائل عام 1136هـ/1723م وبالتحديد على الساحل الشرقي لخليج حيفا. وتم بناء برج آخر على الساحل الغربي للخليج نفسه عام 1138هـ/1725م. وتم وضع 86 مدفعجيًا في كل برج و36 من القوات المساعدة، وإن لم يكن ذلك كافيًا لصد هجمات القراصنة. وتم بناء العديد من الأبراج في الموانئ الشامية الضعيفة التحصين؛ حيث بني برج في عكا وآخر في حيفا، علاوة على ذلك تتبعت الدولة الهاربين منها والذين انضموا إلى القراصنة، وذلك بإصدار الفرمانات التي توضح فيها أسماء الهاربين الذين يقومون بعمليات القرصنة على الشواطئ المصرية والشامية،

([489]) كان للبنادقة وجود كبير في تاريخ ذلك العصر بل وقبله وهو عصر سلاطين المماليك، واتسع نشاطهم ليس في الإسكندرية أو المدن الساحلية المصرية فحسب، بل في القاهرة كذلك؛ للمزيد من المعلومات انظر: جمال كمال محمود: حارة البنادقة، البحث السابق.

([490]) إبراهيم تربانة: سليل عائلة تربانة المغربية، وهي من أشهر العائلات المغربية التي لا تزال معروفة في الإسكندرية حتى اليوم، وأسس إبراهيم تربانة هذا الجامع العتيق الذي يقع في حي المنشية في نهاية القرن السابع عشر، وأسس كذلك الوكالة الضخمة التي لا تزال تحمل اسمه حتى اليوم والتي لا تزال باقية كأهم أثر من الآثار الإسلامية حتى اليوم. انظر: حسام عبد المعطي: العائلة والثروة، البيوت التجارية المغربية في مصر العثمانية، الهيئة المصرية العامة للكتاب، القاهرة، 2008م، ص50.

([491]) الإسكندرية: س54، ص4، م9، 17 محرم 1807هـ/ 1 أبريل 1676م.

بالإضافة إلى إصدار الفرمانات شديدة اللهجة بمعاقبة كل من تسول له نفسه إحداث مثل هذه الأعمال، وذلك في محاولة من الدولة العثمانية للحد منها[492].

كما اهتمت الدولة العثمانية ببناء العديد من الأبراج في الموانئ الشامية الضعيفة التحصين؛ حيث تم بناء العديد منها– كما أشرنا– بالإضافة إلى بناء حصن في حيفا الجديدة في عام 1761م زودته بالمدافع، إلى جانب حصن يافا التي زودته بخمسة عشر مدفعًا بالإضافة إلى مائة وعشرة رجال[493].

وخصصت الدولة العثمانية سفينتين حربيتين تابعتين للأسطول العثماني، وبإشراف قبطانين من قبلها لحماية السفن التجارية من قبلها، ومن أشهر هؤلاء القباطنة علي الوسيلي ومحمد المعروف بقاسم باشي وغيرهم[494].

ولم تكن سفن الحراسة من جانب الدولة العثمانية فقط، بل نجد الشيخ ظاهر العمر أعد سفينة حربية تحرس شواطئ فلسطين وتؤمن التجارة، كما سلح الجزار في أكتوبر عام 1775م سفينتين حربيتين لتأمين التجارة على ساحل فلسطين، وحصل في نهاية عام 1779م على موافقة الباب العالي على استمرار تلك الدورية لحراسة الشاطئ الفلسطيني، حتى وصل عدد أسطوله إلى سبع سفن من أنواع مختلفة، كان الهدف منها حراسة الساحل، وتأمين التجارة ومنع القرصنة[495].

وعلى الرغم من تعيين الدولة العثمانية للسفن الحربية هي والأمراء التابعين لها فإن هذه السفن لم تكن ذات فائدة كبيرة؛ إذ فضل قباطنتها مزاولة التجارة، وإهمال مهامهم الأساسية في تتبع القراصنة والتصدي لهم، فضلاً عن أن السفن

([492]) رضا أسعد: محصول الأرز، المرجع السابق، ص288؛ Chohen, Amnon, Palestine in the 18th Century, Jerusalem, 1973, pp. 153-154.

([493]) سحر حنفي: المرجع السابق، ص92.

([494]) نفسه: ص92-93.

([495]) رضا أسعد: المرجع السابق، ص288-289.

الحربية العثمانية كانت في بعض الأحيان تتأخر عن السفن التجارية، مما يترتب عليه تأخر وصول البضائع وتعرض السفن للمخاطر.

دور ولاية مصر في التصدي للقرصنة في البحر المتوسط :

وقد اعتمدت الآستانة بشكل كبير على قبطان الإسكندرية الذي قام بدور المراقب لسواحل مصر الشمالية، فكان يخرج على رأس أسطول مكون من حوالي أربع سفن حربية لحراسة مضايق الإسكندرية، ومراقبة طرق المواصلات البحرية المؤدية إليها، ويعرض على الآستانة رأسًا أية تحركات غير اعتيادية في المنطقة، أو استعدادات لسفن الأعداء أو القراصنة لاتخاذ التدابير الضرورية لمواجهتها. وكانت هذه المهام تمثل جزءًا مهمًا من تدابير الآستانة الأمنية التي كانت تتخذها استعدادًا لموسم النشاط البحري في الربيع، وللتصدي لأية اعتداءات على سفن المسلمين والتجار في عرض البحر؛ فمع اقتراب موسم الربيع كانت الآستانة ترسل إلى أمير الأمراء في مصر لإعداد سفن الإسكندرية ودمياط والسويس، وإكمال الناقص وإصلاح الخرب منها، وشحنها بالمحاربين والمجدفين والمدافع والذخائر اللازمة، وإخراجها للبحر بدون تأخير للانضمام للأسطول العثماني. وبذلك كان قسم من هذه السفن يقوم بحماية سواحل الإسكندرية، وينضم قسم آخر للأسطول العثماني الذي يقوم بالحراسة في عرض البحر.

وعندما كان الأسطول العثماني يكلف بمهام أخرى خارج البحر المتوسط كانت الأوامر تصدر لقبطان الإسكندرية لإكمال السفن الموجودة تحت قيادته وإعدادها، والخروج على رأس سفن أمراء رودس وساقيز وصقلية ومرسين وماغوصة للقيام خلال موسم الربيع بمهام الأسطول العثماني الدورية في البحر المتوسط[496].

([496]) سيد محمد السيد: الإسكندرية، المرجع السابق، ص54-55.

وكانـت الآسـتانة تتخـذ تـدابير غيـر اعتياديـة لتـأمين حركـة التجـارة بـين الإسكندرية والآستانة، وبينها وبين جزر وموانئ الحوض الشرقي للبحر المتوسط الأخرى كرودس وقبرس وأنطاليا، ولحماية السفن التجارية المتجهة من الإسكندرية وإليها. وكانت الأوامر تصدر لباشا مصر بعدم السماح للسفن الميرية أو سفن التجار عمومًا بالخروج بمفردها دون حراسة، حيث تقرر تجميع هذه السفن وتكليف قبطان الإسكندرية بالخروج معها بسفنه، وعدم تركها إلا بعد أن تتجاوز المناطق الخطرة التي كان يتربص بها القراصنة؛ حيث كان يتم تسليم مهمة حراستها بعد ذلك لأمير رودس[497].

وقد بالغت الآستانة في تأمين حركة خروج السفن التجارية من ميناء الإسكندرية؛ حتى لا يتربص بها القراصنة، حيث حرصت على إخفاء أخبار خروج سفن التجار المعاهدين للدولة عمومًا، والسفن التي تحمل ذخائر ميرية على وجه الخصوص إلى عرض البحر عن الجاليات الأجنبية التي تعمل في موانئ الإسكندرية، وذلك حتى لا يصل خبر خروجها إلى القراصنة أو الأعداء. ولذلك كانت الأوامر تصدر لقبطان الإسكندرية بعدم خروج أية سفن أجنبية قبل تلك السفن، وخروجها بعدها بوقت كاف إلى جانب تعيين حراسة على مخازن البضائع في الموانئ ليلاً، وتحمَّل نهارًا فقط[498].

لقد تمكنت الدولة العثمانية من تحقيق سيطرة مطلقة في الحوض الشرقي للبحر المتوسط حتى الربع الأخير من القرن 10هـ/16م، وذلك بعد أن أضعفت القوة البحرية المناوئة لها في المنطقة، والتي كانت تتمثل آنذاك في البندقية والبابوية في روما، وسيطرت على معظم الجزر الموجودة في تلك النواحي، الأمر الذي يسر

([497]) انظر: ملحق "15".

([498]) سيد محمد السيد: المرجع السابق، ص56؛ Shmuelevitz, A., The Jews of the Ottoman Empire in the Late Fifteenth and Sixteenth Century, Leiden, 1984, pp. 154-155.

على البحرية العثمانية وضع نظام أمني بحري متماسك في المنطقة، ساعد على إحكام قبضتها على الخطوط البحرية التي تربط مركز الدولة بولاياتها في مصر والشام وشمال إفريقيا؛ وذلك للقضاء على تعديات الأعداء والقراصنة سواءً على السفن الميرية أو سفن المسافرين والتجار المسلمين في الحوض الشرقي للبحر المتوسط.

وكان لولاية مصر بإمكانياتها العسكرية والاقتصادية الهائلة الدور المميز في هذا النظام الأمني المحكم. وكان هذا النظام يتمثل في برنامج بحري ذي تدابير موسمية دورية يقوده الأسطول العثماني بكل إمكانياته، وتشترك فيه أساطيل ثغور الدولة في حوض البحر المتوسط؛ حيث كانت الدولة العثمانية تتخذ تدابير عسكرية موسمية محكمة استعدادًا لموسم النشاط البحري في الربيع؛ وذلك نظرًا لتكرار تعديات القراصنة على سفن المسلمين في عرض البحر، الأمر الذي كان من الصعب القضاء عليه تمامًا خلال هذه الفترة؛ فمع قرب قدوم الربيع كانت الآستانة ترسل أوامرها إلى ولاة وأمراء ثغورها وجزرها في البحر المتوسط في مصر والشام وطرابلس الشام وطرابلس الغرب والجزائر وأمراء ألوية الإسكندرية ودمياط ورودس وساقيز وصقلية وميدللي وموغلة وماغوصة وقبرس ومرسين وأنطاليا، وذلك لاتخاذ تدابيرهم المعتادة للخروج في موسم البحر**[499]**.

وتراوحت أعداد السفن التي كان يتقرر اشتراكها في استتباب الأمن في البحر المتوسط يتراوح بين 4،7 سفن. وتؤكد الأوامر التي كانت تصدر لباشا مصر أن يوفر كافة احتياجات هذه السفن ولوازمها من الآلات والأدوات والمدافع والقذائف والبارود وغيرها. وكانت كافة المصروفات التي كان يصرفها باشا مصر في شئون حفظ وحراسة سواحل مصر الشمالية، ومصاريف إمداد أساطيل الإسكندرية ودمياط والسويس، علاوة على مصاريف احتياجات الأسطول العثماني نفسه الذي يقوم

([499]) سيد محمد السيد: المرجع السابق، ص68-69.

بحراسة مياه الدولة في الحوض الشرقي للبحر المتوسط بصفة موسمية، كانت تحسب ضمن مصروفات الخزينة الإرسالية المصرية، حيث كانت تخصم من فائض دخل مصر الذي كان يرسل للآستانة كل عام.

ويقوم باشا مصر بعد اتخاذ كافة الاستعدادات في هذا الخصوص، وكذلك حول الأوضاع في سواحل مصر الشمالية، والتدابير التي اتخذها لحمايتها من أي هجمات مباغتة. ولم تكن كل سفن أساطيل الإسكندرية ودمياط والسويس تنضم للأسطول العثماني في موسم القرصنة، بل كانت تبقى سفينتان مسلحتان بالمدافع على الأقل تتجولان في سواحل مصر الشمالية لحمايتها تحت قيادة أحد قباطنة مصر الثلاثة: قبطان الإسكندرية، وقبطان دمياط، وقبطان السويس، وخلال موسم البحر كان الأسطول العثماني يقوم بحراسة الخطوط البحرية التي كانت تسلكها قوافل سفن التجار والحجاج والمسافرين في طريقها من إستانبول إلى الإسكندرية والعكس.

وعندما كانت تصل للآستانة أنباء حول وجود سفن للأعداء أو للقراصنة في المناطق التي كان قبطان الإسكندرية مكلفًا بحراستها، كانت الأوامر تصدر إليه برفع معلومات مفصلة حول هذه السفن الغريبة، وتصدر الدولة أوامرها طبقًا لهذه المعلومات، والتي تتمثل في عدم خروج السفن المحملة بالذخائر والبضائع من الإسكندرية بمفردها ودون حراسة. بحيث إنه كلما تجمع عدد مناسب من هذه السفن في ميناء الإسكندرية، تخرج في حراسة أسطول الإسكندرية، حتى وصولها إلى ميناء رودس أو مالطة، أو حتى تعبر المناطق الخطرة، ثم تستأنف رحلتها تحت حراسة سفن أمير رودس حتى تصل إلى إستانبول. كما كانت الأوامر تصدر لجميع الأمراء والقباطنة في عرض البحر باتخاذ التدابير اللازمة لمواجهة هؤلاء القراصنة، وأيضًا لرؤساء سفن التجار بأن يعملوا يدًا واحدة، وألا يتفرقوا عن بعضهم

البعض في عرض البحر، وأن يتيقظوا، ولا يعطوا أية فرصة لنيل القراصنة منهم على غرة[500].

وعلى أية حال تمكنت البحرية العثمانية من خلال أهم ولاياتها– مصر– في السيطرة إلى حد كبير على خطوط مواصلاتها في الحوض الشرقي للبحر المتوسط، بعد أن فتحت جزره وسواحله، وأصبحت مياهها إقليمية، وكان ذلك مهمًّا لحماية حجاج الحرمين الشريفين وارتباط المسلمين بهما في كافة أنحاء العالم الإسلامي[501].

ومن الجدير بالذكر أن تلك الإجراءات الصارمة قد مكنت الدولة العثمانية من حماية سواحلها وطرق مواصلاتها في البحر المتوسط. وساعدت الدولة في تعقب العمليات التي كان يقوم بها القراصنة ضد سفن الدولة والقضاء عليها؛ حيث تشير المصادر إلى قيام أمير طرابلس الشام برفع تقريره إلى الآستانة، والذي ذكر فيه بأن مجموعة من سفن القراصنة قد استولت على سفينة أحد تجار طرابلس. عندئذ صدر الأمر لقبطان الإسكندرية الذي كان مشرفًا على حراسة سواحل الحوض الشرقي للبحر المتوسط بضرورة تقصي الحقائق، ومعرفة هوية السفن المعتدية في أقصى سرعة ممكنة، واتخاذ الإجراءات الصارمة ضدهم. ويدل ذلك على قوة الدولة وتعاملها بكل حزم مع تجرم القراصنة، ولكن بمجرد أن بدأ الضعف يستشري ويدب في أوصال الدولة العثمانية، حتى كان لذلك آثاره على استتباب الأمن في الحوض الشرقي للبحر المتوسط، بحيث لم يعد يخرج للحراسة في البحر المتوسط في السنوات الأولى من القرن 11هـ/17م إلا سفينة واحدة، بعد أن كانت الإسكندرية وحدها ترسل أكثر من أربع سفن حربية، مما أتاح الفرصة أمام القراصنة للعبث

---

(500) نفسه: ص71-72.

(501) عن الحج ودوره في ربط مصر بالولايات العربية في العصر العثماني انظر: جمال كمال محمود: العلاقات بين مصر والولايات العربية، المرجع السابق، الفصل السادس.

والإفساد في البحر المتوسط، ونالوا من سفن الدولة نفسها، فضلاً عن القوافل التجارية وقوافل المسافرين والحجاج التي تجوب البحار.

وليس معنى ذلك أن الدولة قد أسلمت الملاحة في البحر المتوسط للقراصنة والأعداء؛ حيث وقعت سفينة إسلامية كانت في طريقها من الإسكندرية إلى الآستانة في يد القراصنة وبها مجموعة من المسلمين، واستولوا على أمتعتهم، وأرسلوا جزءًا منها ليباع في الإسكندرية، فصدرت الأوامر المشددة بمصادرة هذه السفينة، وحصر الأمتعة الموجودة داخلها، وتحرير دفتر بذلك وعرضه على الآستانة[502]. وعلى ذلك ظلت الدولة تحاول الحفاظ على استقرار الأمن في البحر المتوسط ضد هجمات القراصنة ما وسعها ذلك.

ولم تكن جلّ هذه الإجراءات لتقضي على القرصنة قضاءً تامًّا، والدليل على ذلك أنه لم يقض على تواجد القراصنة بميناء حيفا إلا هدم ظاهر العمر مدينة حيفا عام 1761م، وإقامة مدينة جديدة في مكان أكثر ملاءمة جنوب شرق حيفا القديمة، على بعد ثلاثة كيلومترات، وأمر جنوده بردم الميناء القديم لتعطيله عن الاستعمال، وإقامة حصن في حيفا الجديدة زوده بالمدافع على حساب السلطان مدعيًا أن الهدف منه الاستعانة به للدفاع عن المدينة ضد القراصنة، كما حصن عكا بقلعة وخندق وأبراج. وقد تزامن ذلك تقريبًا مع ما قام به علي بك الكبير من تعمير قلاع دمياط وتحصينها بالعساكر، وعندما تهدمت أمر محمد بك أبو الدهب بعمارة برجي دمياط الغربي والشرقي[503]، ومعنى ذلك أن ضعف الدولة العثمانية ليس معناه انتهاء محاولات تأمين المدن والسواحل؛ فقد رأينا مثالين: أحدهما في الشام، والآخر في مصر للاهتمام بالتحصينات من قبل الأمراء المحليين، وإن لم يكن أساسه

(502) سيد محمد السيد: المرجع السابق، ص75-76.

(503) سحر حنفي: المرجع السابق، ص93.

القرصنة فحسب، بل الاستعداد كذلك لمواجهة أعدادهم سواء المحليين أو حتى الدولة العثمانية ذاتها.

دور التجار والمسافرين في تأمين السفن :

لما كانت هجمات القراصنة شديدة الوطأة خاصة في فصل الربيع وتمتد على مساحات شاسعة في حوض البحر المتوسط، فإن ذلك يعني أنه لا طاقة لدولة واحدة على القضاء عليها بمفردها مهما أوتيت تلك الدولة من قوة؛ ولذلك كان لا بد من تضافر الجهود من قبل الدولة "والرعية" خاصة التجار ؛ ولذلك حاول الأخيرون حماية مصالحهم ومحاولة التقليل من الخسائر التي يتعرضون لها عن طريق توزيع بضائعهم على مجموعة من السفن لتلافي وقوع كل البضاعة المشحونة على ظهر سفينة تقع في يد القراصنة من قبيل الحكمة القائلة "لا تضع كل البيض في سلة واحدة". وهذا كان يؤدي إلى الحد من الخسائر أحيانًا.

وقد فضل كثير من التجار شحن صفقاتهم التجارية على سفن أجنبية في محاولة منهم للنجاة بأرواحهم وبضائعهم من خطر القراصنة؛ لأنهم نادرًا ما يهاجمون السفن الأجنبية على العكس من السفن الإسلامية[504].

وقد ذكرنا من قبل كيف أن أحد القناصل الفرنسيين في مصر كان سعيدًا للغاية بوقوع عمليات قرصنة ضد سفن التجار المحليين؛ لأن ذلك معناه أنهم سيتجهون للسفن الأوربية لشحن بضائعهم عليها[505] في محاولة منهم للنجاة بأرواحهم وبضائعهم من خطر القراصنة؛ لأنهم نادرًا ما يهاجمون السفن الأجنبية، هذا في حالة الذهاب، أما في حالة العودة بالأموال فإن الوكلاء التجاريين في المناطق التي وصلت إليها البضائع كانوا يرسلون ثمنها على دفعات، وليس على دفعة واحدة، وذلك في محاولة منهم لتقليل الخسائر في حالة هجوم القراصنة

([504]) Sonini, S., Voyage Dans La Haute et Basse Egypte, Paris (W.D.), pp. 88-89.

([505]) رضا أسعد: محصول الأرز، المرجع السابق، ص289.

عليهم. فعندما رغب محمد عبد الله تابع أرسلان باشا في نقل صرر من النقود من دمياط إلى صيدا، قام بتوزيعها على "رويسا" بعض السفن التجارية كالرايس أبي بكر إبراهيم وعلي إبراهيم وغيرهم[506].

وعلى كلٍّ فقد قامت الدولة العثمانية بالعديد من الإجراءات للقضاء على القرصنة في البحر المتوسط، إلا أن بعض هذه المحاولات باءت بالفشل، إما لسوء اختيارها لمن أسند إليهم أداء تلك المهام، أو لضعف الاستعدادات خاصة السفن الحربية المسلحة، بعد أن بدأ الضعف يدب في أوصال الدولة، مما دفع بالولاة والأمراء المحليين لمحاولة القيام بهذا الدور بإقامة الحصون وتجهيز السفن الحربية لحماية الشواطئ، سواءً في الشام أو مصر أو شمالي إفريقيا وسواحل الجزر التابعة للدولة العثمانية، وإن كانت بعض تلك الإجراءات لصالح الحكام المحليين أنفسهم، مما اضطر التجار للالتجاء إلى السفن الأوربية التي تتوفر لها الحماية أكثر من السفن الإسلامية.

مواجهة الدول الأوربية للقرصنة :

اتسم الموقف الأوربي من القراصنة بالتذبذب؛ فتارة يواجهونها، وتارة أخرى يستخدمونها في ضرب قوى ودول أخرى؛ ففي الصراع الإنجليزي الإسباني استخدم القراصنة على نطاق واسع، حيث تشير المصادر إلى المراسلات الدبلوماسية في فترة حكم كل من هنري الثامن وإليزابيث الأولى، والملاحظ كثرة الاحتجاجات التي تقدمت بها مختلف الدول ضد النشاط الواسع للقراصنة الإنجليز، التي تشغل حيزًا كبيرًا من هذه المراسلات، وكرس الجزء الأكبر منها لنشاط توماس ويندهام الذي خدم في الأسطول البحري العسكري الإنجليزي، حتى وصل إلى رتبة نائب أدميرال، بالرغم من أنه اشتغل بالقرصنة أيضًا. وكان يتم إعادة الاستيلاء على السفن

(506) سحر حنفي: المرجع السابق، ص94.

المحملة بالبضائع؛ حيث تشحن ثم تباع لتجار لندن، وهذا ما دعا السفير الإسباني لأن يطلب من الملكة إليزابيث الأولى بعد اعتلائها العرش بعامين المثول أمامها حتى يعلن لها باسم ملكه احتجاجه الشديد ضد أعمال القرصنة التي يمارسها البحارة الإنجليز.

وازدهرت في إنجلترا سوق التجارة بالنبلاء الإسبان. وإبان الحرب مع إسبانيا خدم أشجع القراصنة بلادهم كجنود، وأصبحت أسماء جنود جلالة الملك من الذين تحولوا إلى قراصنة من أمثال: هوكنز، ودرايك، وجرينفيل، وفروبشاير، وكامبرلاند، تنزل منازل الشرف في تاريخ إنجلترا، وكذلك حاز الكثير منهم على ألقاب النبالة وعلى المناصب العليا في الدولة مقابل ما أدوه لها من خدمات في حربهم مع العدو واشتراكهم في تدمير الأرمادا الإسباني الذي لا يقهر في يوليو عام 1588م[507].

وبنفس الكيفية التي استخدم بها الإنجليز القراصنة لصالحهم حتى في حروبهم مع الإسبان، حاول الأخيرون عمل نفس الشيء مع القراصنة؛ حيث أدرك الملك فيليب الثالث– كسياسي– يضمر كراهية شديدة للقراصنة أنه لن يتمكن من الصمود أمامهم في معركة مكشوفة، ولذلك أرسل إلى القرصان الإنجليزي الشهير ماينوارنج رسولاً للتفاوض مقترحًا عليه مبالغ طائلة ومنصبًا رفيعًا حال انتقاله للعمل في خدمة البلاط الإسباني. والواقع أن مثل هذه الاقتراحات لم تكن تشكل صدمة لأحد في ذلك الزمان؛ لأن خريج أكسفورد الشاب (ماينوارنج) الذي كان قد حقق من الثروة قدرًا هائلاً، كان قد رفض عرضًا مماثلاً من باي– حاكم– تونس[508]. هذا عن محاولة الدول الأوربية استخدام القراصنة، بل واستخدامهم بالفعل.

أما إذا انتقلنا لمواجهة هذه الدول للقراصنة فسوف نجد الأدميرال الإنجليزي السير وليم مونسون، الذي كان مولعًا باصطياد القراصنة، وزار بعض المناطق

([507]) ياستيك ماخوفسكي: المرجع السابق، ص70-71.

([508]) نفسه: ص74.

التي كانت أوكارًا للقراصنة، وجهز سفينتين مسلحتين تسليحًا جيدًا، ورغم ذلك فقد انتحل اسم القرصان ماينوارنج عند دخوله الميناء، وفي ظنه أن هذا الاسم يمكن أن يكون ضمانًا كافيًا لسلامته. وقد أصاب ظنه تمامًا؛ حيث صعد أشهر النبلاء في هذا المكان، ويدعى ماك- كورماك، الذي كان يبسط حمايته على القراصنة المحليين، ليصعد على سفينة الأدميرال عارضًا عليه خدماته، ووعد بإمداد سفينتي الأدميرال بكل ما يلزمهما، ودعاه إلى قلعته على مأدبة أقامها تكريمًا له، وعاد الأدميرال بسفينتيه محملتين بالمؤن الغذائية.

وفي ذات الوقت أرسل ملك إسبانيا فيليب الثالث ثلاث سفن لمواجهة القراصنة، ولكنها لم تفلح في التغلب على ماينوارنج، فأرسل وفدًا إلى ياكوف الأول ملك إنجلترا يهدده بإعلان الحرب إذا لم يمارس سلطاته على مواطن من مواطنيه، وهنا يعود الملك لمهادنة القراصنة، ويعد بالعفو التام عن ماينوارنج ورجاله إذا ما توقفوا عن أعمال القرصنة، في الوقت الذي قرر الملك إعداد أسطول قوي ليحطم به القراصنة، ولكن ينتهز ماينوارنج الفرصة، ويعود إلى إنجلترا، ويتزوج ويعيش حياة هادئة في وطنه الأم[509].

ونخلص مما سبق إلى أن القرصنة بلغت قمتها في العصر الحديث من قِبل معظم القوى التي كان لها وجود في مياه البحر المتوسط، ولم تقتصر على جنس أو لون أو دين بعينه؛ فقد مارسها مسيحيون ومسلمون، وكان كل فريق يرى في الآخر أنه "كافر" ويجب مقاومته، ومن هنا اعتبر كل فريق عمله هذا مشروعًا.

وقد شهدت سواحل البحر المتوسط الشرقية "بلاد الشام" عمليات قرصنة استحسنها بعض الأوربيين؛ لأن انتشارها يعني اقتصار النقل البحري على السفن الأوربية دون السفن المحلية التي كانت تقوم بنقل البضائع والمسافرين بين الموانئ

(509) نفس المرجع السابق، ص74-75.

الإسلامية في البحر المتوسط، وقد كان ميناء حيفا من أشهر الموانئ التي مورست فيها القرصنة، حتى لقد لُقّب بمالطة الصغيرة.

وقد وصل الأمر بالقراصنة إلى مهاجمة السواحل ذاتها، وليس السفن في عرض البحر فحسب، بل أسروا بعض من كانوا على متن سفينة عائدة من سواحل المغرب إلى ميناء الإسكندرية، وكان قانصوها من الإنجليز؛ بمعنى أن سواحل مصر الشمالية شهدت عمليات قرصنة على الموانئ المصرية خاصة دمياط والإسكندرية، رغم الاهتمام بتأمين تلك الموانئ بالرجال والعتاد.

ولم تكن القرصنة بين المسلمين والنصارى فحسب، بل بين النصارى وبعضهم البعض؛ كالإنجليز مع الفرنسيين، والإنجليز مع الإسبان وغير ذلك. كما شهدت سواحل شمال إفريقيا عمليات قرصنة خاصة بين المسلمين والنصارى، وكانت من أهم المناطق التي مورس فيها هذا النشاط في البحر المتوسط بأسره.

ومارس الأوربيون عمليات القرصنة ضد بعضهم البعض، ولاقت بعض تلك العمليات مباركة الحكومات، وذاع صيت قراصنة أوربيين، وخاصة من الإنجليز أمثال هنري ماينوارنج وغيره.

وكانت تلك الدول في عهود قوتها تهب لمواجهة القراصنة بكل قوة بإعداد الأساطيل الحربية المزودة بالمدافع والذخائر والمجدفين وتبسط سيادتها بالقوة، وقد حدث ذلك منذ عصر سلاطين المماليك؛ أي قبل العصر العثماني.

وفي العصر العثماني قام العثمانيون بعمليات بحرية حالف أغلبها النجاح لتأمين السواحل الإسلامية ضد تجرم القراصنة ببناء سفن حربية جديدة وتسليحها التسليح الجيد وإمدادها بالمحاربين بالعدد الكافي من ناحية، وبناء القلاع والأبراج والحصون والأسوار في المناطق التي تحتاجها من ناحية أخرى.

وخصصت الدولة العثمانية سفينتين حربيتين تابعتين للأسطول العثماني لحماية السفن التجارية والمسافرين المتنقلين بين موانئها المختلفة، وإن لم يقض ذلك

تمامًا علـى القرصـنة؛ لتفضـيل قباطنـة تلـك السـفن التجـارة عـن مواجهـة القراصـنة أحيانًا.

وكلفت الدولـة العثمانيـة قبطـان الإسكندرية باصطحاب السفن حتـى إيصـالها إلى أمير رودس الذي يقوم بتأمينها بدوره لإيصالها إلى وجهتها. وقد لعب قباطنة مصـر دورًا مهمًّا فـي تـأمين السفن فـي البحـر المتوسط، سواءً فـي الإسكندرية أو دمياط وغيرها، وهذا ما مكن الدولة العثمانية من تحقيق سيطرة مطلقة في الحوض الشرقي للبحر المتوسط.

ولكن ما إن بدأ الضـعف يدبّ فـي أوصـال الدولـة العثمانيـة حتـى كـان لـذلك مردوده على كافة الأوضاع فيها، ومنها تـأمين البحـر المتوسط ضد القرصنة، وهو مـا أصـبح يقـع بشكل كبيـر علـى عـاتق الأمـراء المحليين الـذين كـانوا يسـعون فـي الأساس إلى تأمين مصالحهم الخاصة في الأساس.

وإزاء ذلـك التراجـع فـي تـأمين السـفن التجاريـة والمسـافرين مـن قبـل الدولـة العثمانيـة لجـأ التجـار والمسـافرون أنفسـهم إلـى تـأمين سـفنهم مـن ناحيـة أو شـحن بضائعهم على سفن أجنبية تتوافر لها وسائل الحماية بشكل أكبر للنجاة بأرواحهم وأموالهم.

أمـا فيمـا يتعلـق بمواجهـة الـدول الأوربيـة للقرصـنة فقد اختلفت من حين إلـى آخر، فتارة يواجهونهـا بـالقوة المسلحة، وتـارة يهادنونهـا لدرجـة استخدام بعض كبـار القراصـنة فـي حربهـا. ولعل أوضـح مثـال على ذلك استخدام الإنجليز القراصنة فـي حربهم ضد الإسبان، وبخاصة في تدمير الأرمادا الإسبانية في عام 1588م.

الفصل الخامس

الصراع العثماني الأوربي حول البحر المتوسط

وصلت الدولة العثمانية إلى قمة ازدهارها وقوتها في عهد السلطان سليمان القانوني، لكن ثمة عوامل داخلية وخارجية بدأت تلعب دورًا في إضعاف الدولة العثمانية، ولعل المعاهدة العثمانية الفرنسية التي عقدت في عام 1535م والتي عرفت بمعاهدة الامتيازات التي منحتها الدولة العثمانية لرعايا فرنسا، وكانت أساسًا لمعاهدات أخرى مماثلة مع دول أوربية أخرى كانت بداية ضعف الدولة العثمانية التي تولى عرشها مجموعة من السلاطين الضعاف وقعوا تحت سيطرة السراي والنساء، في الوقت الذي كان فيه الصدور العظام على درجة كبيرة من الضعف، وإن ظهر بعض الصدور العظام الذين حاولوا أن يبثوا روحًا جديدة في الدولة، ويمارسوا كافة سلطاتهم مثل آل كوبريلي الألبان، وقد نجحوا فعليًّا في بث حالة من الانتعاش في الدولة لفترة من الزمن.

بيد أن سوء الأوضاع الاقتصادية، وتحوُّل نظام الالتزام إلى "ملكاني"–وراثي– ومضاعفة أعداد الجنود ذوي المرتبات، وإضعاف الجيش الذي ألغى فيه نظام الدوشرمة؛ كل ذلك ساهم بشكل أو بآخر في ظهور حركات العصيان التي كلفت الدولة الكثير من أجل إخمادها، وكانت معول هدم في بنائها الذي بدأ يتداعى.

وكان لسوء وضع الدولة العثمانية في الجبهة الأوربية، والهزائم التي لحقت بها من أسرة الهابسبورج ثم روسيا، فضلاً عن الصراع العثماني الصفوي؛ كل ذلك عمَّق من ضعف الدولة العثمانية بشكل كبير.

ولا مراء في أن ذلك الضعف أثر تأثيرًا كبيرًا على كافة الأوضاع في الدولة، وخاصة في استراتيجيتها في البحر المتوسط، ذلك الشريان الملاحي ذو الأهمية الخاصة عسكريًّا واقتصاديًّا.

كانت الدولة العثمانية قد نمت نموًّا سريعًا فيما بين القرنين الثالث عشر والسادس عشر؛ ففي القرن الرابع عشر عبر العثمانيون إلى شبه جزيرة البلقان، واستطاعوا السيطرة على مواقع إستراتيجية مهمة في الصرب واليونان 1389م، وبلغاريا 1393م، وكانت الدولة البيزنطية قد سقطت أغلب أجزائها. وفي عام 1453م سقطت القسطنطينية عاصمتها.

واستمرت الفتوحات العثمانية في أوروبا في عهد السلطان محمد الثاني "الفاتح" 1451–1481م؛ ففي عام 1465م ضم العثمانيون البوسنة والهرسك. وفي عام 1468م تم الاستيلاء على اليونان.

ولم يكن امتداد النفوذ العثماني في أوربا فحسب، بل امتد نفوذهم إلى شواطئ البحر الأسود كذلك؛ ففي عام 1474م سقطت "المستعمرات" التابعة لجمهورية جنوة في آزوف والقرم، وأصبح البحر المتوسط بحيرة عثمانية[510].

واستمر التوسع الذي انتقل إلى المشرق العربي[511]؛ ففي عهد سليم الأول تمت السيطرة على بلاد الشام ومصر والحجاز واليمن. ووصلت الدولة العثمانية إلى أوج عظمتها فيما يتعلق بالتوسع الخارجي، بحيث أصبحت دولة إمبراطورية.

لقد استطاع السلطان سليمان القانوني الاستيلاء على بلغراد في عام 1521م، ثم المجر عقب موقعة موهاكس الشهيرة 1526م. وفي عام 1547م ضمت الدولة العثمانية غالبية أراضي المجر وترانسلفانيا، وفي ذات الوقت استمر التوسع العثماني في الشرق الأدنى، فاستولى سليمان على أجزاء كبيرة من أرمينية

([510]) محمد أنيس: الدولة العثمانية، المرجع السابق، ص166–167.

([511]) للمعلومات عن أسباب تحول الدولة العثمانية إلى المشرق انظر: جمال كمال محمود: العلاقات بين مصر والولايات العربية، المرجع السابق، "الفصل الثاني" (قيد النشر).

والعراق، ووصل نفوذ الدولة العثمانية حتى عدن والسواحل الشرقية لشبه الجزيرة العربية. ذوامتد النفوذ العثماني إلى الحوض الغربي للبحر المتوسط بدخول معظم شمال إفريقيا فذي نطاق النفوذ العثماني.

وعلى ذلك امتدت الدولة العثمانية "الإمبراطورية" في عصر سليمان القانوني من الدانوب حتى الخليج الفارسي، ومن أراضي الإستبس في أوكرانيا إلى الشلال جنوب مصر، بيد أن عهد سليمان القانوني يحدد من ناحية أخرى تطورات مهمة في علاقات الدولة العثمانية الدولية؛ فحتى ذلك الوقت كان توسع الدولة العثمانية على حساب دول ضعيفة قديمة متداعية كالدولة البيزنطية وغيرها من دول جنوب شرق أوروبا والشرق الأدنى، ولكن عصر سليمان القانوني كان بداية الصراع بين الدولة العثمانية ودولتين كبيرتين في ذلك الوقت هما إمبراطورية الهابسبورج من الجانب الأوربي والدولة الفارسية في آسيا. وقد استمر الصراع بين الدولة العثمانية وإمبراطورية الهابسبورج ما يقرب من قرن ونصف، حتى استقر بشكل نسبي عند معاهدة كارلوفيتز عام 1699م. وبعد ذلك ظهرت روسيا القيصرية كدولة أولى في الصراع الأوربي ضد الدولة العثمانية[512].

وشهد عهد السلطان سليمان القانوني عقد التحالف الشهير مع فرانسوا الأول، وكان سليمان يتمنى أن يحقق انتصارًا تتحدث عنه الأجيال، نصرًا لا يقل عن فتح القسطنطينية في عام 1453م؛ حيث كان يتطلع إلى فتح "فيينا" عاصمة الإمبراطورية الرومانية المقدسة.

وبالفعل زحف الجيش العثماني في عام 1529م، وحاصر فيينا، ولكن لم يستطع تحقيق هدفه، وإن أصبح صاحب الكلمة العليا في شمال البلقان، خاصة عندما سقطت بودا عاصمة المجر في يد القوات العثمانية 1541م، وأصبح سيد

(512) محمد أنيس: الدولة العثمانية، المرجع السابق، ص167.

البحر المتوسط بفضل الأسطول الذي كان يقوده خير الدين بارباروسا[513]؛ فقد روَّع السواحل الأوربية، وقدم مساعدات عسكرية مهمة للجبهة التي كان يحارب فيها الفرنسيون في منطقة الريفيرا الفرنسية على ساحل البحر المتوسط، ولقد كان واضحًا أن قيادة خير الدين بارباروسا للأسطول العثماني والعمليات التي قام بها كانت تؤكد تفوقًا واضحًا على قائد البحر المشهور أندريا دوريا رغم الأعمال الكبرى التي قام بها الأخير[514].

وظلت فرنسا في عهد هنري الثاني كما كانت في عهد فرانسوا الأول مرتبطة بالصداقة مع الدولة العثمانية، ورغم أن فرنسا وللمرة الأولى منذ بداية القرن السادس عشر قد أخذت في بناء عدد كبير من السفن، فإنها استمرت في الاستعانة بالأساطيل العثمانية[515].

وإذا كان الساسة الفرنسيون في حاجة إلى الدولة العثمانية بسبب الصراعات المتتالية في أوربا، فإن الدولة العثمانية هي الأخرى كانت ترى أنها في حاجة إلى دولة أوربية كبيرة تتعاون معها في مواجهة التطورات هناك؛ فمن المصلحة الإستراتيجية العثمانية أن يضع إمبراطور الدولة الرومانية المقدسة في حساباته باستمرار أن دولتين متحالفتين ضده يقع هو بينهما. وكذلك كان من مصلحة الدولة العثمانية أن تظل فرنسا مصدر تهديد لإسبانيا؛ حتى لا تصعّد عملياتها ضد المسلمين في شمال إفريقيا، وبالذات ولاية الجزائر وغيرها من ولايات الدولة العثمانية وإن شاركتها فيها الدول الأوربية الأخرى؛ حيث عقد فرانسوا الأول مع السلطان سليمان القانوني معاهدة 1535م، وتعتبر هذه المعاهدة الركيزة التي

---

(513) عن عمليات الأسطول العثماني في البحر المتوسط انظر: الفصل الأول من هذا الكتاب.

(514) ياتسيك ماخوفسكي: تاريخ القرصنة في العالم، ترجمة أنور محمد إبراهيم، الهيئة المصرية العامة للكتاب، القاهرة، 2008م، ص92-93.

(515) جلال يحيى: عصر النهضة والعالم الحديث، الهيئة المصرية العامة للكتاب، الإسكندرية، 1979، ص223.

اعتمدت عليها الدول الكبرى في الحصول على امتيازات أسهمت بدورها في انهيار الدولة العثمانية سياسيًّا واقتصاديًّا بعد ذلك[516].

لقد تعددت الآراء حول مفهوم المعاهدات التي عقدتها الدولة العثمانية مع فرنسا، والمعروفة بالامتيازات؛ فقد رأى البعض أن مصطلح Le Capitulations الفرنسي ترجمته المفصلة "المعاهدة المتضمنة للمبادئ القانونية لإقامة المستأمنين من رعايا الدول الأجنبية في ممتلكات الدولة العثمانية ولممارسة نشاطهم التجاري المشروع فيها، وتقرير حق رعايا الدولة العثمانية المقيمين في أراضي تلك الدول في سريان هذه المبادئ عليهم".

ورأى آخرون أن كلمة Capitulation هي في الأساس تتفق مع الكلمة التركية "إذن نامة" أو "عهد نامة"؛ فالكلمة لا تعني في أصلها الامتيازات، وإنما هي مشتقة في الأساس من الكلمة اللاتينية Capitulation أو من Caput، أو من Capitula؛ أي "رؤوس الأقلام"، أو "عناوين فقرات"، أو "أوامر وقرارات". وكان الإيطاليون أول من استخدمها بمعنى اتفاق[517].

ولم تكن الامتيازات الأجنبية في مصر من مستحدثات العصر العثماني، بل كانت امتدادًا لمعاهدات منحت منذ عصر سلاطين المماليك[518].

أهم نصوص معاهدة 1535م العثمانية الفرنسية :

تضمنت معاهدة 1535م بين الدولة العثمانية وفرنسا عدة بنود، هي:

- حق التجارة في كل أجزاء الدولة العثمانية بالنسبة لرعايا الملك "فرانسوا الأول".

---

(516) عبد العزيز نوار: تاريخ الشعوب الإسلامية، العصر الحديث، دار الفكر العربي، القاهرة، 1998، ص84.

(517) حمدي محمود محمد: الفرنسيون في مصر في العصر العثماني (1535-1798)، رسالة ماجستير غير منشورة، قسم التاريخ، كلية الآداب، جامعة حلوان، 2013، ص15.

(518) جلال يحيى: المرجع السابق، ص223-224.

- حرية التنقل والملاحة في سفن مسلحة وغير مسلحة بحرية تامة.
- تدفع الرسوم والجمارك وغيرها من الضرائب مرة واحدة في الدولة العثمانية.
- الضرائب التي يدفعها الفرنسيون في الدولة العثمانية هي نفسها التي يدفعها الأتراك.
- حق التمثيل القنصلي، مع حصانة للقنصل ولأقاربه وللعاملين معه.
- من حق القنصل الفرنسي النظر في القضايا المدنية والجنائية التي يكون أطرافها من رعايا ملك فرنسا، وأن يحكم في هذه القضايا طبقًا للقانون الفرنسي، وليس من حق أية سلطة محلية تركية أن تتدخل في مثل هذه القضايا، وإنما للقنصل الحق في الاستعانة بالسلطات المحلية لتنفيذ أحكامه.
- في القضايا التي يكون أحد أطرافها رعية من رعايا السلطان العثماني لا يُستدعى ولا يُستجوب رعية الملك الفرنسي ولا يُحاكم إلا بحضور ترجمان القنصلية الفرنسية.
- إفادات وشهادات رعية الملك الفرنسي في القضايا مقبولة، ويؤخذ بها عند إصدار الأحكام.
- حرية العبادة لرعايا الملك.
- منع استعباد رعية الملك[519].

([519]) عبد العزيز نوار: المرجع السابق، ص84-85؛ Hurewitz: Diplomacy in the Near and Middle East a documentary Record (1517-1914), vol. 1, New York, 1956, p. 1.

ويرى البعض أن الوجود اليهودي في البلاط العثماني دفع السلاطين إلى منح التجار الفرنسيين العديد من التسهيلات التجارية؛ مثل التاجر اليهودي "ميكري"، وهو الذي استطاع أن يقنع السلطان بمنح الفرنسيين تسهيلات تجارية، وذلك بمساعدة السفير الفرنسي. انظر: مينا روزن: فرنسا ويهود مصر، تحليل العلاقات (1683-1801)، ضمن كتاب تاريخ يهود مصر في الفترة العثمانية (1517-1914)، تحرير يعقوب لاندوا، ترجمة جمال أحمد رفاعي، أحمد عبد اللطيف حماد، تقديم ومراجعة محمد خليفة حسن، المشروع القومي للترجمة، العدد 199، المجلس الأعلى للثقافة، القاهرة، 2000، ص534.

وقد وقع المعاهدة من الجانب العثماني الصدر الأعظم "إبراهيم باشا"، وعن الجانب الفرنسي "جان دولافروه"[520].

ونتج عن هذه المعاهدة زيادة التعاون بين الأسطولين الفرنسي والعثماني، وشن الأسطول العثماني هجمات قوية على شواطئ نابولي التي كانت تابعة لشارل الخامس. وفي عام 1543م تجمعت وحدات الأسطول العثماني والفرنسي، وهاجمت نيس التابعة لدوق سافوي حليف شارل الخامس. بل قويت العلاقات بين سليمان القانوني وهنري الثاني خليفة فرانسوا الذي توفي 1547م؛ وذلك نظرًا لأن هنري الثاني كان يطمع في إيطاليا- مثل سلفه فرانسوا- ولأن الإمبراطورية الرومانية المقدسة كانت قد بلغت من القوة درجة أصبحت تشكل خطرًا دائمًا على فرنسا، وبالفعل تعاون سليمان القانوني مع هنري الثاني في عام 1553م[521].

لقد كان عهد السلطان سليمان القانوني قمة القوة للدولة العثمانية من حيث الاتساع والقوة والتنظيم، وكانت قدراتها العسكرية حينذاك على أعلى مستوى، وخاصة سلاح المدفعية، كما كان لدى العثمانيين أسطول بحري له خطورته، وكانت قوته تكمن في جرأة وصلابة قواده ورجاله، وأخذت الدولة بعد ذلك في الضعف.

عوامل ضعف الدولة العثمانية :

تعددت عوامل ضعف الدولة العثمانية بين عوامل داخلية وعوامل خارجية.

(520) نفس المرجع السابق، ص37-38.

(521) جلال يحيى: المرجع السابق، ص223-224.

أولاً- العوامل الداخلية :

ضعف السلاطين :

أصاب الدولة العثمانية حالة من الخلل تمثلت في ضعف السلاطين، وعدم ظهور صدور عظام يمكنهم أن يملأوا فراغ السلطة، أو يضعوا الخطط للإصلاح. وكان ضعف السلاطين على رأس عوامل ضعف الدولة؛ حيث كان السلطان هو العمود الفقري للنظام الإداري والعسكري وصاحب كافة السلطات في االدولة، وكان أي ضعف فيه أو في سلطته يمثل ضعفًا للدولة بكل مؤسساتها، وللسلطة التي تدير دفة الحكم فيها، فيكون سببًا في عدم التقيد بقوانين الدولة وبفرمانات السلطان، فيضعف نفوذه على مؤسسات الدولة، وتتفكك سلطاته، فتتنازعها مراكز القوى التي كانت تجد عندئذ مجالاً رحبًا للظهور في السراي العثماني (أمهات السلاطين ونسائهم، وأغوات دار السعادة وغيرهم), وفي أجهزة الدولة الإدارية والعسكرية (الوزراء والأمراء، والقوى المحلية، وجنود القابوقولي- الباب السلطاني- وبخاصة فرق الإنكشارية) بمركز الدولة والولايات، الأمر الذي أدى إلى حالة من الخلل العام في الدولة[522].

وكان السلطان سليم الثاني (973-982هـ/1566-1574م) فاتحة السلاطين الضعاف؛ نظرًا لأنه أول من سن عدم خروج السلاطين على رأس الجيوش في الحملات، وأول من لم يرع شئون الدولة عن قرب، وأول من انزوى في القصور مفتتنًا بالنساء خاضعًا لرغباتهن، فترك زمام الأمور في الدولة للصدر الأعظم صقولو محمد باشا الذي ساس الأمور بحكمة، وحافظ على مكانتها الخارجية باقتدار طوال فترة حكمه.

(522) سيد محمد السيد: انهيار الدولة العثمانية (الأسباب) مكتبة الآداب، القاهرة، 2003، ص36-37؛ أحمد دراج: المماليك والفرنج في القرن التاسع الهجري، الخامس عشر الميلادي، دار الفكر العربي، القاهرة، 1961، ص151.

وكذلك مراد الثالث (982-1003هـ/1573-1595م) الذي كان ضعيف الإرادة غير محيط بما يدور حوله، خضع للنساء ورجال القصر، فجمع في يده جميع السلطات التي راحت تعبث بها والدته وزوجه وأغا دار السعادة.

وازداد الوضع سوءًا في عصر السلطان محمد الثالث (1003-1012هـ/1595-1603م) الذي اعتبر آخر السلاطين الذين تولوا إمارة سنجق خلال فترة ولايتهم للعهد تدريبًا لهم على الحكم والقيادة، الأمر الذي أدى إلى ضعف الأمل في ظهور سلاطين ذوي كفاءة عسكرية وسياسية لإدارة الدولة.

لقد تولى السلطان أحمد الأول العرش (1012-1026هـ/1603-1617م)، ولم يتعد سنه أربعة عشر عامًا، ثم أعقبه مصطفى الأول (1026-1027هـ/1617-1618م) وكان معتوهًا، ثم عثمان الثاني (1027-1031هـ/1618-1622م)، وكان صغير السن عديم الخبرة، ومراد الرابع (1031-1050هـ/1623-1640م)، ولم يكن مدركًا لما يدور حوله حتى عام (1040هـ/1633م)، استمر فراغ السلطة، وازداد الصراع على كسب النفوذ بين رجال ونساء السراي العثماني وهكذا، حتى تولى كوبريللي محمد باشا الصدارة العظمى في عام 1066هـ/1656م، وذلك بعد أن اشترط استعادة السلطات المطلقة للسلطان، وبذلك استعاد كافة السلطات في يده مرة أخرى، ثم في يد أسرته من بعده حتى انتهاء هذه المرحلة بإخفاق فيينا (1094هـ/1683م)، وما تبعه من أحداث مأساوية انتهت بتوقيع معاهدة كارلوفيتز في عام 1111هـ/1699م[523].

عدم كفاءة الصدور العظام:

وشكل عدم كفاءة الصدور العظام معول هدم ضرب بقوة في أوصال الدولة العثمانية، وقد كان لهؤلاء الصدور العظام دور مهم في فترة قوة الدولة؛ فالصدر

(523) نفس المرجع السابق: ص37-38.

الأعظم هو الوزير الأول في الدولة، صاحب الخاتم السلطاني، والوكيل المطلق للسلطان، بل هو نظام العالم، وكانوا دعامة قوية في تحقيق إنجازات السلاطين في الداخل والخارج. وقد استطاع بعض هؤلاء الصدور ملء الفراغ السياسي الذي نتج عن ضعف السلاطين، حيث تمكن صقولو محمد باشا من ممارسة سلطاته الكاملة في الدولة، فلم تظهر عوامل الانهيار الداخلي إلا بعد عزله عام 987هـ/1579م. ولم يأت بعد هذا الرجل صدور على نفس القدرة والكفاءة؛ ففي ظل عزوف السلطان مراد الثالث عن النظر في شئون الدولة، وتولية صدور عديمي الخبرة والكفاءة، ازدادت تدخلات نساء ورجال السراي وندماء السلطان، حتى أطلق بعض المؤرخين على الدولة في هذه الفترة اسم "سلطنة النساء والندماء"[524].

وقد نتج عن ضعف الصدور العظام أن تناوب على هذا المنصب تسعة عشر وزيرًا خلال ثمانية عشر عامًا فقط (988-1007هـ/1580-1598م)، مما أدى إلى عدم استقرار الإدارة في الدولة، وانتقال مقاليد الحكم لنساء السراي وأغوات باب السعادة والمقربين من السلطان. وأصبح التعيين في وظائف الدولة لا يخضع للكفاءة والمقدرة، والتسلسل الوظيفي بحسب القوانين والأعراف التي كانت جارية من قبل، وإنما أصبح يتم عن طريق الالتماس والحماية والرشوة التي تدفع لوالدة السلطان وللوزير الأعظم ولمن لهم تأثير على السلطان. وقد ساعد على نمو نفوذ السراي وتدخلاته في شئون الدولة، انغلاق السلاطين على أنفسهم وعدم إحاطتهم بالأوضاع الداخلية والخارجية في الدولة. ولما كان الوزراء عديمي الخبرة أو الكفاءة، كانت توجه إليهم من أصحاب النفوذ في الدولة الأوامر التي لم يكونوا يملكون أمامها سوى الخضوع[525].

([524]) نفس المرجع السابق، ص38.

([525]) للمزيد من المعلومات عن أثر ضعف السلاطين في الدولة انظر: سيد محمد: المرجع السابق، ص39-40.

وعلى أية حال تم سحب إدارة شئون الدولة من يد هؤلاء الوزراء، فلم تعد للفرمانات التي تصدر بمعرفتهم عن الديوان الهمايوني نفس الأهمية التي كانت من قبل، بعد أن أصبح أصحاب النفوذ يستصدرون خطوطًا همايونية من السلطان نفسه، فكان ذلك بمثابة ضربة كبيرة لمنصب الصدارة العظمى الذي كان الدعامة الثانية بعد السلطان لنظام الدولة الداخلي، وكانت لها آثار كبيرة على الولايات بل وفي جبهات القتال.

ومن الجدير بالذكر أنه لم يستطع أحد من الوزراء استعادة نفوذه، ومن ثم استعادة سيطرته كوكيل مطلق للسلطان على مقاليد الحكم والإدارة وقيادة الجيوش، حتى تولية آل كوبريللي الصدارة العظمى (1066هـ/1656م)؛ حيث حملت هذه الأسرة على عاتقها مهمة إحياء الدولة العثمانية، واستعادة السلطات من مراكز القوى والقضاء على العصاة، وإصلاح الحالة المالية، ثم الانطلاق إلى وسط أوربا مرة أخرى. على أن هذه الحيوية لم تستطع القضاء على أصل الداء الذي كان كامنًا في السراي العثماني، ومسيطرًا على الروح المعنوية لرجالات الدولة وجندها. ومنذ ذلك الحين بدأ البناء العثماني في الانهيار من الداخل، وهو ما ألقى بظلاله على الأوضاع الاقتصادية كذلك.

سوء الأوضاع الاقتصادية :

من المعلوم أن للاقتصاد دورًا مهمًّا، بل يرى البعض أن الاقتصاد هو المحرك الأول للأحداث التاريخية الكبرى، وهو ما يؤيده صاحب هذا القلم. لقد بدأ الضعف والخلل الاقتصادي يضرب الدولة العثمانية؛ فقد تحولت الكثير من أراضي الدولة إلى نظام الالتزام[526]، ثم طرأت تحولات على نظام الالتزام ذاته، والذي

(526) نظام الالتزام أساسه تعهد شخص ما – أو مجموعة كبيرة من الأشخاص- بدفع الضريبة المقررة على قرية ما أو عدة قرى وأحيانًا جزء من قرية؛ حيث وصل عدد الملتزمين في بعض القرى إلى أكثر من خمسين ملتزمًا، ويحصل بعد ذلك على تقسيط التزام بعد أن يرسو عليه- أو عليهم- المزاد من خلال أعلى سعر يقدمه – أو يقدمونه – ويدفع حلوانًا، وبالتالي

أصبح يورث "حق الالتزام"، وذلك في نهاية القرن السابع عشر، وسمي الالتزام "ملكاني" مدى الحياة.

وبحلول القرن الثامن عشر ظهر الملتزم وكأنه المالك الفعلي للأراضي؛ أي كانت له سلطة زيادة أو خفض بعض الضرائب[527]، وأدى ذلك إلى خلل في الحالة الاقتصادية للدولة، وزيادة نفوذ الأعيان في الولايات.

ولما تضاعفت أعداد الجنود من ذوي المرتبات وزادت مطالباتهم بالحصول على امتيازات الإنكشارية المالية، ازدادت الأعباء على الخزينة المثقلة. ومن ناحية أخرى كان لإغراق الأسواق العثمانية بالفضة المجلوبة من العالم الجديد في نهايات القرن السادس عشر أثر عظيم في الارتفاع المفاجئ للأسعار، ومن ثم معاناة رجال الدولة من ذوي الدخول الثابتة، وفي مقدمتهم جند القابوقولي (الباب السلطاني) من ضغوط اقتصادية أو مالية كبيرة[528].

لقد أدى سوء الأوضاع الاقتصادية إلى خلل اقتصادي ومالي انعكس على كافة الأوضاع في الدولة خاصة الفرق العسكرية.

تدني قدرات الجيش :

كان ضعف الجيش من أهم مظاهر ضعف الدولة العثمانية؛ حيث كان الإنكشارية هم العمود الفقري في النظام العثماني العسكري، فقد تغير وضع

يصبح مسئولاً عن جباية المال الميري المقرر على حصة التزامه. وفي مقابل القيام بهذا العمل يحصل على الفائض – وهو الفرق بين ما يجمعه من الفلاحين وما يدفعه للروزنامة – كما يحصل على مساحة من الأرض معفاة من الضريبة تسمى الأوسية والتي تختلف من قرية إلى أخرى. انظر: جمال كمال محمود: الأرض والفلاح، المرجع السابق، ص20.

(527) هاملتون جب وهارولد بوون: المجتمع الإسلامي والغرب، ترجمة أحمد عبد الرحيم مصطفى، ج2، دار المعارف، القاهرة، 1970، ص90؛ كينيث كونو: فلاحو الباشا، الأرض والمجتمع والاقتصاد في الوجه البحري 1740-1858م، ترجمة سحر توفيق، مراجعة عاصم الدسوقي، المجلس الأعلى للثقافة، القاهرة، 2000، ص52.

(528) خليل إينالجق: العثمانيون في عصر النشأة والازدهار، دراسات في التاريخ العثماني، ترجمة وتقديم وتعليق سيد محمد السيد، القاهرة، 1996، ص ص93-94.

الإنكشارية تغيرًا أساسيًّا في عام 1566م حين سمح لأفراد الإنكشارية بالزواج، وقد نتج عن ذلك أن أصبحوا يكونون طبقة وراثية متميزة عن غيرها من ناحية، كما بدأوا يفقدون روحهم العسكرية من ناحية أخرى.

ومن المعلوم أن الإنكشارية كنظام يقوم على جمع الأطفال فيما يعرف بضريبة "الدوشرمة"، ولكن هذا النظام "الدوشرمة" قد مسته ألاعيب مختلفة؛ فالآباء المسيحيون أحيانًا كانوا يفتدون أبناءهم من التجنيد بدفع المال، واستبدال الشباب من المسلمين واليهود والغجر بالمسيحيين. ولكن الحكومة حتى ذلك الحين كانت تضرب بشدة على معظم هذه المساوئ حين تكتشفها. كما أن هذه المساوئ لم تقض على النظام أو على كفاءة الأوجاق "الفرقة" في القتال.

ويبدو أن السلطان (مراد الثالث) قد رغب في إفساد تنظيم الإنكشارية بعد أن لاحظ إلى أي مدى سيكون نفوذهم في الدولة في المستقبل، ولهذا وجه ضربة للإنكشارية، فسمح في عام 1582م بدخول عدد كبير من الجنود غير المدربين إلى هذا الأوجاق مباشرة، ورحبت حاشيته بهذا الإجراء الذي قام به، وإن كان قد نفذه في ظل مقاومة شديدة من أغا (قائد) الإنكشارية. يضاف إلى ذلك أنه في أثناء الحرب مع فارس- وهي الحرب التي نشبت في عهده- سمح بتجنيد أعداد كبيرة، فتضاعف عدد الإنكشارية في نهاية عهده**[529]**. وقد نتج عن ذلك نسف نظام الدوشرمة، الذي أجهد الخزانة بشكل كبير ؛ لأن اعتماداتها لم تكن تكفي حتى رجالها الأصليين، وترتب على ذلك لجوء الحكومة إلى خفض العملة؛ لكي تدفع رواتب الجيش الذي زادت أعداده، وأدى ذلك إلى نشوب ثورات في العاصمة، وهي ثورات قام بها الإنكشارية، ثم قامت بها فرق الخيالة بعد ذلك بسنوات قليلة. وهكذا أصبح الجند يشعرون بقوتهم بشكل لم يعهدوه من قبل، وأصبحوا مستعدين لمواجهة أي معارضة لرغباتهم بالقوة.

([529]) هاملتون جب وهارولد بوون: المرجع السابق، ج1، ص253.

وعلى الرغم من أن الدولة لجأت للإنكشارية في قمع ثورة أخرى قام بها الخيالة في عام 1603م فإن هذا أدى إلى أن أصبح الإنكشارية أقل استعدادًا للطاعة في المستقبل. ورغم أن السلطان عثمان الثاني بذل جهدًا كبيرًا في 1622م للقضاء على الخطر فإن الإنكشارية كانوا من القوة بحيث عجز عن التغلب عليهم، وانتهى الأمر بخلعه وقتله. وقد قدر لأخيه (مراد الرابع) أن ينجح في كسر شوكتهم بأن أوقف التجنيد بالدوشرمة؛ لكي يخفض عدد المشاة. وما إن حلت أواسط القرن السابع عشر حتى فقد نظام الدوشرمة فاعليته.

ويرى جب وبوون أن اختفاء نظام الدوشرمة أدى إلى اضمحلال نظام التدريب العسكري والإداري بأسره، وهو النظام الذي كان قد أعد بشكل يدعو إلى الإعجاب وكان بالإمكان تخفيف آثار ذلك لو ألغي نظام تجميع الجنود الذين يدخلون في خدمة الدولة، وحل محلهم آخرون أحسن تدريبًا ونظامًا، ولكن (مراد الرابع) والصدر الأعظم كوبريللي فاضل أحمد باشا لم يكوّنا فرقًا جديدة قوية تكفي للقضاء على الإنكشارية[530]. وهكذا ظل الإنكشارية يثيرون المتاعب ويكلفون الدولة نفقات باهظة دون أن يتلقوا أي تدريب، وبالتالي كانوا عديمي الجدوى في الحرب ومثلاً للفساد والانحلال تحتذيه كل قوة أخرى منافسة تكوّنها الدولة لتلافي عيوب الإنكشارية.

وقد ترتب على إلغاء نظام الدوشرمة ملء أوجاق الإنكشارية بأكمله بمسلمين ولدوا أحرارًا؛ إذ كان المسلمون وحدهم هم المسموح لهم بالخدمة في الجيش، ولا يتم تجنيد الذميين إلا إذا اعتنقوا الإسلام. وكان هؤلاء المجندون المسلمون أقل خضوعًا من سابقيهم مجندي الدوشرمة، وسرعان ما فرضوا طرح مبدأين رئيسيين من تنظيم الإنكشارية هي تحريم الزواج قبل الاستيداع المعتمد على معاش، وتحريم ممارسة أي حرفة أو تجارة.

([530]) نفس المرجع السابق، ج1، ص254.

وكان معظم مجندي الإنكشارية من النوع الجديد يأتون من الحرفيين في المدن التي لا توجد بها الفرق. وكان الزواج المبكر هو التقليد المتبع لدى رجالها، كما هو الحال بالنسبة للمسلمين بوجه عام؛ لذلك أصبح من غير العادي أن يعيش هؤلاء في الثكنات، وزادت صعوبة إخضاعهم للنظام والتدريب. وأصبحوا يسدون العجز في مرتباتهم بالعمل الصناعي والتجاري المتاح. وبالإضافة إلى ذلك أن موظفين من ذوي النفوذ سجلوا أسماء خدمهم وأتباعهم في قوائم الجيش، وبذلك كانوا يكلفون الدولة بإعالتهم، وترتب على ذلك إحالة أشخاص أقوياء للتقاعد من أجل إفساح المجال لمثل هؤلاء الأشخاص(531).

وهكذا أنفقت أموال طائلة كانت الخزانة تخصصها لدفع رواتب الإنكشارية دون أن يعود منها شيء على الدولة؛ ولذلك بذلت محاولات لإنقاص عدد الرجال الذين وضعت أسماؤهم في القوائم الرسمية.

وكان سوء تنظيم الخيالة النظاميين في ذلك الوقت يفوق سوء تنظيم الإنكشارية؛ إذ إنه سابق على سوء الإنكشارية، فقد اعتاد سليمان القانوني أن يختار ثلاثمائة رجل من فرقة الخيالة ليعملوا بمثابة حرس، وسمح لهم من باب المكافأة أن يمارسوا أعمالاً مدنية؛ كالتزام جمع الضرائب وجباية الجزية، ولكن هذه الواجبات أجبرتهم على أن يعيشوا معظم الأوقات في المقاطعات التي يمارسون أعمالهم فيها، وكان الكثيرون منهم لا يظهرون في إستانبول إلى حين اقتراب يوم استلام الرواتب ثم حرم عليهم ذلك؛ لاحتمال تسببهم في القلاقل في مثل هذه المناسبات، وأصبح توزيع مرتباتهم موكولاً إلى ضباطهم. فضلاً عن ذلك تأثر نظامهم بإلغاء نظام الدوشرمة، وإدخال مجندين غير مدربين على نحو ما حدث بالنسبة للإنكشارية، وقد وصل الأمر بالخيالة إلى بيع شهادات مرتباتهم هي الأخرى للجمهور.

---

(531) نفس المرجع السابق، ج1، ص255.

وقـام السـلطان مـراد الرابـع بتخفـيض أعـداد الخيالـة، وقـام الصـدر الأعظـم كوبريللي محمد باشا بسلبهم كل سلطة؛ فهم بخلاف الإنكشارية لم يكن وراءهم عدد كبيـر مـن الأتبـاع المسـتعدين لأن يقـاوموا بحمـل السـلاح أي مسـاس بنظـامهم، والحقيقـة أن قـادة الخيالـة المقيمـين بإسـتانبول كـانوا يجـدون صـعوبة فـي الحصـول على العدد الكافي من الرجال لحضور العرض الذي يقام وقت تسلم الرواتب؛ لهذا لـم يكـن ثمـة مـا يبـرر خشـية الحكومـة مـنهم، وكـان بإمكانهـا أن تلغـيهم لـو أرادت، ولكنهـا لـم تفعـل ذلـك؛ لأن جزءًا مـن سراكي المرتبـات الخاصـة بكـل مـن القـوتين– الخيالـة والإنكشـارية– كـان فـي ذلـك الوقـت فـي أيـدي موظفـي الدولـة أنفسـهم، وجزءًا آخر في أيدي الجمهور، وكان يعتقد أن كلاًّ منهم لا يحتمل أن يسلم دون احتجاج؛ لأنه يحرمهم من الدخل الذي كانوا يحصلون عليه من شراء هذه السراكي[532].

وكانـت المدفعيـة العثمانيـة والفرقـة المرتبطـة بهـا مـن رجـال النقـل وصـانعي الأسـلحة فـي حالـة أسـوأ مـن الإنكشـارية والخيالـة، غيـر أن هـذه القـوات لـم تمـر بـالانحلال الكامـل إلا فـي القرن الثـامن عشـر. ويبـدو أن المدفعيـة العثمانيـة– حتـى صلح قارلوفجه (1699م)– كانت لا تزال متفوقة بالفعل على مدفعية خصومهم في بعض النواحي، وأن مصانع السلاح العثمانية كانت لا تزال تستطيع أن تزود قوات كبيرة بالأسلحة، ولكن فسدت كل الفرق الثلاث (الإنكشارية والخيالة والمدفعية) لفترة السـلام الطويلـة التـي عاشـتها، وسـراكي رجـال المدفعيـة هـي الأخـرى كانـت تبـاع وتشـترى علنًـا، ونقصـت هيئـتهم بعـد ذلـك نقصًـا كبيـرًا حتـى غـدت هـيكلاً. وكـان المجندون الذين لم يتلقوا تدريبًا ممن يجمعون بسرعة في حالة الطوارئ أقل جدوى في سلاح المدفعية؛ لأنه يتطلب قدرًا أقل من المهارة الفنية[533].

([532]) للمزيد من المعلومات عن هذه النقطة انظر: المرجع السابق، ص255-256.

([533]) هاملتون جب وهارولد بوون: المرجع السابق، ج2، ص257-258.

حركات التمرد والعصيان :

تعددت حركات التمرد والعصيان في الدولة العثمانية، وقد انحصرت هذه الحركات في البداية أواخر القرن العاشر الهجري/ السادس عشر الميلادي، وخلال الحادي عشر الهجري/ السابع عشر الميلادي في مطالبة الجند بالهبات والعطايا، أو التذمر لسوء الأحوال في الجبهات. ولكن تلك الحركات التي ظهرت خلال هذه الفترة استندت على عوامل الخلل التي راحت الدولة تعاني منها كالتي أشرنا إليها. وهو ما أدى إلى الشعور بعدم الرضا بين الجند وأصحاب الحرف في مركز الدولة، ومن بين الولاة أنفسهم في الولايات.

وقد وقعت خلال القرن 11هـ/17م فقط نحو ثلاث عشرة حركة عصيان كبرى في الدولة، اشتركت فيها الفرق العسكرية، وأرباب الحرف، ورجال الدولة ونساء السراي، فكانت مظهرًا جليًّا لحالة الضعف التي كانت تتعرض لها الدولة في مؤسساتها العسكرية والسياسية والاقتصادية والإدارية والقضائية.

وإذا كانت الحركات التي قامت أعوام 1061هـ/1651م، 1066هـ/1656م، 1099هـ/1688م تحمل أسبابًا اقتصادية، فإن الحركات العشر الأخرى كانت نتيجة التحريض والصراع على السلطة والنفوذ في الدولة، حيث راح ضحيتها بعد السلطان بعض الوزراء العظام ووالدات السلاطين[534].

وعلى أية حال ساهمت هذه الأسباب مجتمعة في ضعف الدولة العثمانية داخليًّا، ولم تكن تلك الأسباب الداخلية فقط هي سبب ضعف الدولة، بل ساهمت عوامل خارجية في تعميق ضعفها والتمهيد لانهيارها بعد ذلك.

([534]) سيد محمد السيد: المرجع السابق، ص42-43.

ثانيًا- العوامل الخارجية :

كانت الدولة العثمانية دولة عسكرية في المقام الأول، قامت على هدف إستراتيجي هو الغزو والجهاد. وكانت مؤسساتها العسكرية هي دعامة قوتها؛ حيث مثلت مؤسساتها الأخرى الجبهة الداخلية التي كانت تقف وراء قوتها العسكرية؛ ولذلك لا عجب أن ارتبط نمو الدولة وازدهارها بمدى ما كان يحققه جيشها من إنجازات على الصعيد الخارجي للدولة، ومدى الحفاظ على حدودها وأمنها الخارجي.

لقد كانت الإنجازات الخارجية للدولة نتاجًا لقوتها العسكرية التي ساعدت العثمانيين على التحول بإمارتهم الصغيرة إلى دولة عظمى[535]، فاتسعت شرقًا وغربًا معتنقة فلسفة الدولة العالمية حتى أواخر القرن 11هـ/17م. وقد حافظ السلاطين العثمانيون الأوائل على هذه المكانة الخارجية للدولة. كما حرص سليمان القانوني حتى نهاية حياته (974هـ/1566م) على ترسيخ مكانة الدولة العالمية في الخارج، واستطاع صقولو محمد باشا بخبرته العسكرية وحنكته السياسية المحافظة على هذه المكانة طوال فترة حكم سليم الثاني (974-982هـ/1566-1574م)، ومن ثم لم تنعكس مظاهر الخلل الداخلي على الدولة في إنجازاتها الخارجية إلا في عهد مراد الثالث (982-1003هـ/1574-1595م)؛ فكان لعوامل الاضطراب التي طرأت على كافة مؤسسات الدولة- ومنها المؤسسة العسكرية- أعظم الأثر على بدء فقدان فلسفة الغزو والجهاد واهتزاز فلسفة الدولة العالمية داخليًا وخارجيًا[536].

(535) عن تطور وضع الدولة العثمانية في بدايات نشأتها انظر: محمد فؤاد كوبريللي: قيام الدولة العثمانية، ترجمة أحمد السعيد سليمان، الهيئة المصرية العامة للكتاب، القاهرة، 1993، ص34 وما بعدها.

(536) سيد محمد السيد: المرجع السابق، ص45.

تدهور الدولة العثمانية في الجبهة الأوربية:

كان التوازن القديم بين الدولة العثمانية والدول الأوربية في صالح الدولة العثمانية باعتبارها نظامًا إقطاعيًّا أكثر مرونة من الإقطاع الغربي، ولكن بدأ هذا التوازن يهتز لصالح الدول الأوربية، حين أخذت هذه الدول منذ القرن السادس عشر في التحول من دولة إقطاعية إلى رأسمالية تجارية، ثم رأسمالية صناعية عقب الانقلاب الصناعي، حتى أصبح ميزان القوى بشكل نهائي في صالح الدول الأوربية.

وكان الصراع بين الدولة العثمانية والهابسبورج قد تركز في وادي الدانوب ووادي سافا، كما تركز النضال مع البندقية في المجال البحري. وقد أصيب النفوذ العثماني البحري بضربة شديدة في عام 1571م في معركة لبانتو Lepanto، حين استطاع الأسطول البندقي وحلفاؤه بقيادة دون جوان النمساوي إلحاق هزيمة ساحقة بالأسطول العثماني[537].

ولكن الدولة العثمانية شهدت فترة انتعاش منذ منتصف القرن السابع عشر بفضل جهود أسرة كوبريللي الألبانية التي استحوذت على أعلى مناصب الدولة، غير أن هذا الانتعاش النسبي لم يحل دون انتكاسها في حروبها الخارجية، فكان فشلها الذريع في الاستيلاء على فيينا في عام 1683م، كما استمرت أسرة الهابسبورج تلحق بها الهزائم المتتالية، والتي انتهت بمعاهدة كارلوفيتز Carlowitz، وبمقتضاها أجبرت الدولة العثمانية على التنازل عن ترانسلفانيا وغالبية أراضي المجر وأجزاء كبيرة من سلافونيا وكرواتيا، وأن ترد أجزاءً من أوكرانيا إلى بولندة.

([537]) محمد أنيس: الدولة العثمانية، المرجع السابق، ص167-168.

وإذا كانت معاهدة كارلوفيتز قد أنهت حقبة الصراع العثماني مع الهابسبورج، فقد بدأ صراعها مع دولة حديثة هي روسيا القيصرية. وكانت روسيا قد نمت من دوقية موسكو في أواخر القرن الخامس عشر، حتى أصبحت دولة فتية صغيرة، وبدأ الاحتكاك بين الدولة العثمانية والدولة الروسية الحديثة، ولكن انحصر في إمارات الحدود على يد التتر والقوازق[538].

لقد كان التحدي الأوربي للدولة العثمانية يقوم على العداء القديم بين الإسلام– متمثلاً في الدولة العثمانية– والمسيحية– متمثلة في أوربا– فضلاً عن الرغبة في استرداد المناطق التي فتحها المسلمون عمومًا والعثمانيون خصوصًا، وعلى رأسها بيت المقدس[539]، ومركز الكنيسة الشرقية القسطنطينية. زد على ذلك الرغبة في تخليص المسيحيين في أنحاء العالم، خاصة في أرجاء الدولة العثمانية، من الحكم الإسلامي.

وهكذا سعت أوربا لإنهاء الوجود العثماني بها. وقد ترتب على ذلك العديد من المواجهات العسكرية بين الجانبين– كما رأينا بالنسبة للهابسبورج وروسيا– وكانت هزيمة الجيش العثماني عند "زانتا" في عام 1109هـ/1697م بمثابة النهاية للطموحات العثمانية في حكم أوربا؛ حيث كشف هذا التراجع الكبير للجيش العثماني على طول الجبهات الأوربية شمالاً وغربًا وجنوبًا، عن إخفاق محاولات آل كوبريللي لبث الحيوية في مؤسسات الدولة، وروح الجهاد في جيشها مرة أخرى، ومن ثم كان إيذانًا ببدء انهيار الجبهة الغربية، وسقوط

([538]) نفس المرجع السابق، ص168.

([539]) كان للقدس أهمية كبرى على مر التاريخ، واستمرت تلك الأهمية خلال العصر العثماني. انظر: جمال كمال محمود: مصر والقدس في العصر العثماني، دار الكتب والوثائق القومية، القاهرة، 2016.

خط دفاعها الأول، فضلاً عن توقف الفتوحات العثمانية في أوربا نهائيًّا. وهو ما كان له أثره في الجبهة الشرقية كذلك[540].

الصراع العثماني الصفوي:

الصراع العثماني الصفوي قديم، ومن المعلوم دور الدولة العثمانية في الإجهاز على الدولة الصفوية في معركة جالديران 1514م[541]، لكن لم يكن ذلك نهاية للدولة الصفوية التي بدأت تتحرك من جديد من أجل استعادة مجدها القديم؛ حيث حاول الشاه عباس الأول الاستفادة من الأوضاع المضطربة في الدولة العثمانية، وبخاصة في منطقة الأناضول، فاستولى على تبريز وروان وكنجة ودريند ونخجوان؛ وسعى للتضييق على العثمانيين اقتصاديًّا محاولاً تحويل طريق الحرير إلى ميناء "بندر عباس" الذي أقامه على خليج البصرة والاستعانة بطريق موسكو؛ حيث عقد الاتصالات مع الإنجليز لهذا الغرض.

وقد وجه العثمانيون العديد من الحملات العسكرية للتصدي لسياسة الشاه هذه، غير أن المعاهدة التي عقدت بين الطرفين في عام 1027هـ/1612م أسفرت عن الاعتراف للصفويين بالسيادة على تلك المناطق، ثم إن الهزيمة التي تلقتها الجيوش العثمانية في الحرب التي اشتعلت مرة أخرى فيما بين عامي 1024-1027هـ/1615-1618م، والاضطرابات التي وقعت في مركز السلطنة في استانبول، قد شجعت الشاه على الاستيلاء على بغداد وشمالي العراق عام 1033هـ/1624م. وإذا كانت الحملات التي جردتها الدولة صوب الشرق لاستعادة بغداد ذات الأهمية الاقتصادية العظيمة للدولة لم تسفر عن نتيجة تذكر غير استنزاف القوى العثمانية بشكل متزايد، فقد تمكن السلطان مراد الرابع من استعادتها

(540) سيد محمد السيد: المرجع السابق، ص51-52.

(541) عبد الكريم رافق: المرجع السابق، ص97.

عـام 1048هــ/1638م؛ حيـث عقـدت معاهـدة "قصـر شـرين" بـين الطـرفين 1049هـ/1639م، والتي رسمت الحدود بين الدولتين بشكل نهائي[542].

وعلى أية حال انتهى الأمر بالضعف الفعلي للدولة العثمانية بشكل عام، وهو ما كان له آثاره على كافة أوضاع الدولة خاصة المناطق الإستراتيجية، ومن أهمها البحر المتوسط.

احتدام الصراع العثماني الأوربي على البحر المتوسط :

رأينا– في الفصل الأول– بدايات الصراع العثماني الأوربي منذ مطلع القرن الرابع عشر الميلادي، وتطور الفتوحات العثمانية في البلقان والأناضول، ومحاولات القوى الأوربية الناقمة على الدولة العثمانية عقد أية تحالفات للوقوف ضد هذه القوة الجديدة الفتية التي بدأت تهدد وجودها. وقد أثمرت تلك المحاولات عن عقد مجمع أساقفة في فلورنسا عام 1439م، واتخذ المجمع قرارًا بإرسال حملة صليبية جديدة لإخراج الأتراك من الأراضي الأوربية، وتخليص القسطنطينية والبلقان من الخطر المباشـر النـاتج عـن ذلـك التوغـل الإسـلامي التركـي فـي البلقـان. بيـد أن فـتح القسطنطينية يعد أهم الفتوحات العثمانية على الإطلاق، فضلاً عن أنه أدى إلى وصول الصراع العثماني الأوربي إلى قمته[543]، خاصة وأن السلطان محمد الفاتح قد واصل فتوحاته في البلقان بعد أن فتح القسطنطينية، ونجح في توسيع حدود الدولة في شرق أوربا، فضلاً عن حصول الدولة على اليد العليا في ولاشيا وملدافيا وفي القرم، وبرغم أن البلقان ظل في معظمه مسيحيًا فإنه ظل تحت الحكم العثماني حتى مؤتمر برلين 1878م.

([542]) سيد محمد السيد: المرجع السابق، ص54–55.

([543]) انظر تفاصيل فتح القسطنطينية في الفصل الأول من هذا الكتاب.

وقد استمر الصراع العثماني الأوربي في البحر المتوسط من خلال نجاح العثمانيين في فتح العديد من جزر البحر المتوسط مثل رودس 1522م[544]، وكورفوز 1538م، والتي كان الاستيلاء عليها- بعد الانتصار الذي حققته البحرية العثمانية- أساس تغير ميزان القوى في البحر المتوسط لصالح العثمانيين[545]. وتلا ذلك فتح طرابلس "الغرب" سنة 1551م[546]، ثم فتح مدينة جربة بعد إنزال الهزيمة بالأسطول الإسباني، والاستيلاء على 21 سفينة حربية منه، فضلاً عن إغراق ما يزيد عن 20 سفينة حربية إسبانية، و37 سفينة نقل[547]. وأضاف العثمانيون لسجل انتصاراتهم في البحر المتوسط انتصارًا آخر بفتح جزيرة ساقيز 1566م[548]، ثم قبرس 1571م[549]، وكريت 1669م[550]، وكللوا فتوحاتهم في البحر المتوسط بفتح تونس 1574م[551].

لقد أدت الحملات والعمليات البحرية العثمانية في البحر المتوسط إلى إحداث تفوق عثماني نتيجة تغير الإستراتيجية العثمانية، واتجاهها إلى البحر خلال القرن السادس عشر بعد أن تحولت إلى قوة بحرية كبيرة.

لقد نجحت الدولة العثمانية في السيطرة على مناطق شاسعة في شرق أوربا وجزء من غربها، وهو ما أتاح لها أن تشرف على بحار ومضايق لها أهمية إستراتيجية كبيرة؛ مثل بحر مرمة وبحر إيجة والبحر الأسود والبحر الإدرياتيكي، ثم بحر اليونان، وهو ما أوجد للدولة العثمانية حدودًا مشتركة مع القوى الأوربية

([544]) عبد الحميد سليمان: العثمانيون في دمياط، المرجع السابق، ص134.

([545]) نيقولاي إيفانوف: المرجع السابق، ص113.

([546]) عبد العزيز نوار: المرجع السابق، ص69.

([547]) نفسه: ص69-70.

([548]) سيد محمد السيد: الإسكندرية، المرجع السابق، ص65-66.

([549]) سعيد عاشور: قبرس، المرجع السابق، ص177-178.

([550]) جلال يحيى: المرجع السابق، ص561.

([551]) محمود حسن صالح منسي: المرجع السابق، ص46.

المناهضة لها، خاصة في البحر المتوسط الذي شهد أعنف الحروب بين هذه القوى– إسبانيا والنمسا والبندقية وجنوة– من ناحية، والدولة العثمانية من ناحية أخرى.

ومن الجدير بالذكر أن الصراع بين الدولة العثمانية والقوى الأوربية لم يشمل كل تلك القوى، بل كان لفرنسا– مثلاً– موقف آخر.

موقف فرنسا من الصراع العثماني الأوربي :

اتسمت العلاقات العثمانية الفرنسية بالود والصداقة منذ القرن السادس عشر، وأرادت أسرة الفالو Valois[552] الاستعانة بالدولة العثمانية في صراعها ضد دول أوربا للسيطرة على إيطاليا التي دخلت فرنسا معها في حروب امتدت من 1494م وحتى عام 1595م.

وقد تزايدت هذه الاتصالات في عهد فرانسوا الأول، ثم ابنه هنري الثاني، وقدم السلطان سليمان القانوني بالفعل المساعدات للفرنسيين، لدرجة قيام الأسطول الفرنسي بقيادة البارون "دوسان بلنكار" بعمل مناورة بحرية من مرسيليا عام 1537م، وجاب السواحل العثمانية دون أن تتعرض له سفينة عثمانية، وكان رد الفعل الأوربي عنيفًا إزاء هذه الاتصالات؛ فاعتبرها البابا "وصمة عار في جبين فرنسا، وندد "بموقفها المزري" على حد قوله لاتصالها بالمسلمين. ويمكن تفسير ذلك بأن الدولة العثمانية نجحت في ذلك الوقت في تدعيم سيطرتها على البلقان، في الوقت الذي ظلت فيه أوربا المسيحية متوثبة ومتحفزة ضد المد الإسلامي الجارف الذي وصل إلى عقر دارها، وكان البابا في روما مازال يسعى لتكوين الأحلاف الصليبية للتصدي لقوة الأتراك المسلمين، ولذلك كان اتصال أسرة فالوا بالدولة العثمانية أمرًا غريبًا على المجتمع الأوربي في ذلك الوقت ومن الصعب

([552]) حكمت هذه الأسرة فرنسا من عام 1228 إلى عام 1589م.

قبوله. وقد استفادت فرنسا بالفعل من هذه الاتصالات من خلال عقد معاهدة الامتيازات مع الدولة العثمانية 1535م[553].

وفي عهد السلطان العثماني أحمد خان شهدت العلاقات العثمانية الفرنسية تحسنًا أكبر؛ حيث قبل في عام 1604م تجديد الامتيازات الفرنسية، ونشط سفراء فرنسا في الآستانة خلال القرن السابع عشر للعمل على تقوية العلاقات الفرنسية العثمانية التي عمل على تقويتها الوزير الفرنسي النشط كولبير Colbert، ونجح السفير الفرنسي جيراردان Girardan في عام 1673م في تجديد الامتيازات التي منحت للفرنسيين من قبل[554].

والواقع أن تجديد الامتيازات الفرنسية عام 1673م لم يكن معناه استمرار العلاقات الودية بين الطرفين؛ حيث تخللتها فترات من التوتر، خاصة في عهد الصدر الأعظم قرة مصطفى الذي كان يتبع أسلوبًا معاديًا للأجانب، وجاء ضرب الأسطول الفرنسي لجزيرة خيوة 1681م التي كان يلتجئ إليها المغاربة الذين كانوا يهاجمون السفن الفرنسية ليزيد من استياء الدولة العثمانية من الفرنسيين، ولذلك حرص السفير الفرنسي في الآستانة على إرضاء الصدر الأعظم– رئيس الوزراء– بالهدايا؛ ليخفف من حدة غضب السلطان عليهم. وبفضل جهود الدبلوماسيين الفرنسيين تحسنت العلاقات العثمانية الفرنسية في عام 1683م، فازداد النفوذ الفرنسي في الآستانة حتى نهاية حكم لويس الرابع عشر، وتوج الفرنسيون ثمرة جهدهم، ونجحوا في الحصول على عدة فرمانات من السلطان العثماني نتج عنها خدمة مصالحهم التجارية في الدولة العثمانية، والتي اتضحت لنا من خلال الوثائق

(553) كمال حسنة: العلاقات العثمانية الفرنسية في عهد السلطان سليم الثالث (1789–1807)، رسالة ماجستير غير منشورة، كلية العلوم الإنسانية والاجتماعية، جامعة الجزائر، 2006م، ص17؛ إلهام ذهني: مصر في كتابات الرحالة الفرنسيين في القرنين السادس عشر والسابع عشر، الهيئة المصرية العامة للكتاب، القاهرة، 1991، ص28.

(554) نفسه: مصر في كتابات الرحالة والقناصل الفرنسيين في القرن الثامن عشر، الهيئة المصرية العامة للكتاب، القاهرة، 1992، ص16–17.

التي تعرضت للنشاط البحري الفرنسي وكثرة عدد السفن الفرنسية التي كانت تتردد على الموانئ العثمانية خاصة في مصر[555].

ومن الجدير بالذكر أن الامتيازات التي منحتها الدولة العثمانية للفرنسيين في القرنين السادس عشر والسابع عشر كانت منحة وكرمًا من الدولة العثمانية لفرنسا، ولم تكن اضطرارية على حد قول البعض، وهو ما أكده الصدر الأعظم للسفير الفرنسي دي نواتيل الذي أرسله الملك لويس الرابع عشر لهذه المهمة في عام 1670م[556].

وقد التقت المصالح العثمانية الفرنسية في الحرص على تحسين العلاقات بينهما؛ حيث خشيت الدولة العثمانية من انضمام فرنسا إلى الأحلاف المسيحية المعادية لها، كذلك أدرك ملوك أسرة البوربون Bourbon خاصة لويس الرابع عشر أهمية التحاف العثماني الفرنسي ضد القوى السياسية في أوربا[557].

ومن المفارقات أن عهد لويس الرابع عشر نفسه شهد الاهتمام الفرنسي بمصر؛ حيث عرض الفيلسوف الألماني ليبنتز Leibnitz[558] مشروعًا لغزو مصر، وأوضح له فوائده التي ستمكن فرنسا من احتكار تجارة الهند. وقد أكد ليبنتز للويس الرابع عشر أن غزو مصر سيمكنه من القضاء على منافسة هولندا للتجارة الفرنسية ومن بسط النفوذ الفرنسي في الشرق[559]. غير أن الفكرة لم تلق قبولاً للحفاظ على العلاقات الفرنسية العثمانية الطيبة.

([555]) راجع الفصل الثاني من هذا الكتاب والخاص بالملاحة عبر البحر المتوسط.

([556]) ليلى الصباغ: المرجع السابق، ج1، ص166-167.

([557]) إلهام ذهني: مصر في كتابات الرحالة والقناصل الفرنسيين في القرن الثامن عشر، المرجع السابق، ص18.

([558]) ليبنتز فيلسوف ألماني ولد في ليبزج عام 1646م لأسرة ميسورة وأب كان أستاذًا للحقوق والفلسفة والرياضة بجامعة المدينة ذاتها، وبعد طفولة حافلة بقراءات في كل العلوم والفنون وفي تاريخ الأديان، أذهل ليبتنز أساتذته باتساع علومه وتداخلها، وتنوع مصادر ثقافته وارتكازها على قراءة الأصول وبلغات مختلفة. انظر: ليبنتز: المخطوط السري لغزو مصر، ترجمة أحمد يوسف، دار الهلال، العدد 525، القاهرة، سبتمبر 1994، ص37.

([559]) للمزيد من المعلومات انظر: جمال كمال محمود: المجتمع المصري في العصر الحديث. "قيد النشر".

وعلى أية حال كانت العلاقات العثمانية الفرنسية طيبة خلال القرنين السادس عشر والسابع عشر، بل والشطر الأكبر من القرن الثامن عشر.

احتدام الصراع العثماني الأوربي:

شهد القرن السابع عشر تعاظم خطرين على الدولة العثمانية، ألا وهما الخطر الروسي والنمساوي؛ حيث برزت روسيا كقوة جديدة بعد تولي بطرس الأكبر (1682–1725م) الذي قام بالعديد من الإصلاحات، ونجح في أن يجعل روسيا تحتل مركزًا سياسيًّا بين الدول الأوربية، كما عمل على اتباع سياسة توسعية خارجية، فركز عملياته الحربية ضد كل من السويد وبولندا والدولة العثمانية، ونجح في الاستيلاء على حصن أزوف– والذي يقع على نهر الرون[560]، وانتزعه من العثمانيين.

وكان على الدولة العثمانية مواجهة عدو آخر وهو النمسا، وكان ذلك في عهد السلطان مصطفى خان الثاني (1106–1115هـ/1695–1703م) الذي كان عليه أن يحارب في جبهتين: الأولى ضد روسيا، والثانية ضد النمسا التي حشدت قواتها بقيادة القائد النمساوي أوجين دي سافوا، ولكن الصدر الأعظم كوبريللي حسين أوقف القوات المتقدمة، بل وأجبرها على التقهقر[561].

لقد وقعت الدولة العثمانية معاهدة كارلوفيتز Carlowitz بعد محادثات طويلة في عام 1699م مع كل من روسيا وبولونيا والنمسا والبندقية، وبموجبها تنازلت عن آزوف لروسيا، فصار لها اليد العليا في البحر الأسود، وتركت بلاد المجر وإقليم ترانسلفانيا للنمسا، وبادوليا لبولندا، كما تركت بلماشيا وقسمًا من المورة للبندقية. وتعد هذه المعاهدة بداية انسحاب الدولة العثمانية من الممتلكات التابعة

([560]) زينب عصمت راشد: تاريخ أوربا الحديث، القاهرة، 1986، ج1، ص295.

([561]) محمد فريد: تاريخ الدولة العثمانية، القاهرة، 1912، ص141.

لها واعترافها بذلك في وثيقة رسمية[562]. وبانتهاء القرن السابع عشر دخلت الدولة العثمانية مرحلة الضعف[563]، الذي أثر بشكل كبير على وجودها وإستراتيجيتها في البحر المتوسط.

وكان على الدولة العثمانية مع مطلع القرن الثامن عشر مراقبة نشاط روسيا والنمسا الطامعتين في أملاكها، فأولى السلطان أحمد خان الثالث (1115-1143هـ/1703-1730م) البحرية والأسطول اهتمامًا كبيرًا، فأكثر من المدارس البحرية، وأصلح دار الصناعة في إستانبول، خاصة وأن نشوب الحرب بين السويد وروسيا تم في عهده. ونجح ملك السويد شارل الثاني عشر في دخول الأراضي الروسية، فوجدت الدولة العثمانية الفرصة سانحة لها لتوجيه ضربة إلى قوة روسيا العسكرية، فعملت على تشجيع ملك السويد، ولكن نجح بطرس الأكبر في هزيمته، واضطر شارل الثاني عشر إلى اللجوء إلى الدولة العثمانية في عام 1709م، فتعقبته القوات الروسية، ودخلت أراضي الدولة العثمانية التي أعلنت بدورها الحرب على روسيا، وتزعم بلطة جي محمد باشا حصار القوات الروسية بجانب نهر بروت حتى كاد بطرس الأكبر يقع في الأسر[564]، ولكن سرعان ما تدخلت كاترين زوج بطرس الأكبر لدى بلطة جي محمد باشا، وقدمت له مجوهراتها؛ لكي يفك الحصار عن زوجها، فقبلها، وقبل توقيع الصلح، ووقعت معاهدة "فلكزن" في عام 1711م، وبمقتضاها أخلى بطرس الأكر آزوف Azov، وتعهد بعدم التدخل في شئون المنطقة. ثم جدد يوسف باشا الصدر الأعظم المعاهدة بين البلدين، وعقد معاهدة جديدة تضمنت وقف الحرب بين البلدين لمدة 25 عامًا، ولكن كان من الصعب على بطرس الأكبر أن يتخلى عن طموحه وسياسته التوسعية، فنشبت الحرب بين

(562) عبد الوهاب بكر: الدولة العثمانية ومصر في النصف الثاني من القرن الثامن عشر، القاهرة، 1983، ص32.

(563) راجع: بداية هذا الفصل.

(564) إسماعيل سرهنك: تاريخ الدولة العثمانية: تقديم ومراجعة حسن الزين، القاهرة، 1988، ص196-197.

الطرفين، وانتهت بتوقيع معاهدة أدرنة عام 1713م، وتنازلت فيها روسيا عن كافة أراضيها حول البحر الأسود[565].

وقد تجددت الحرب بين الدولة العثمانية والنمسا كذلك بسبب رغبة السلطان في الاستيلاء على كورفو، فتقدمت القوات العثمانية إلى كارلوفيتز، ولكن هزمت أمام القوات النمساوية التي استولت على بلجراد في عام 1717م، واضطرت الدولة العثمانية إلى عقد معاهدة بساروفيتز Passarowitz في عام 1718م التي تنازلت فيها الدولة العثمانية عن بلجراد للنمسا وجزء من الصرب وآخر من الأفلاق، وأعيدت بلاد المورة للدولة العثمانية[566].

سادت فترة من الهدوء بين الدولة العثمانية والدول الأوربية بعد توقيع معاهدة بساروفتز، لكن سرعان ما واجهت الدولة العثمانية خطرًا جديدًا تمثل في الحرب التي دارت بينها وبين فارس في عهد السلطان محمود خان الأول (1143-1168هـ/ 1730-1754)[567].

ولم يستمر الهدوء الذي ساد بين الدولة العثمانية وروسيا طويلاً، فسرعان ما نشبت الحرب بينهما من جديد بسبب مملكة بولونيا؛ فقد تم الاتفاق سرًّا بين روسيا والنمسا وبروسيا عام 1722م على عدم تعيين ملك وطني في بولونيا؛ خوفًا من اتحاد الأهالي، ولكي يستمر إضعافها تم اقتسامها بعد ذلك، فلما توفى أوجست الثاني ملك بولندا انتخب الأهالي في عام 1733م ستانسلاس لكزنيسكي ملكًا عليهم بمساعدة فرنسا التي أرادت الإبقاء على بولندا وعدم تقسيمها، فأعلنت روسيا والنمسا الحرب على بولندا، ونادت بأوجست الثاني ملكًا على البلاد، فسارعت

([565]) محمد فريد: المرجع السابق، ص143.

([566]) إسماعيل سهرنك: المرجع السابق، ص203؛ محمد صبري الدالي: القوى الكبرى والصراع الروسي العثماني على البحر الأسود والمضايق (1833-1878)، رسالة دكتوراه غير منشورة، قسم التاريخ، كلية الآداب، جامعة حلوان، 1997، ص37.

([567]) محمد فريد: المرجع السابق، ص147-148.

فرنسا بإعلان الحرب على النمسا دفاعًا عن بولندا، وسعت فرنسا لدى الباب العالي بواسطة المسيو دي بونفال Bonneval قائد الطوبجية لاستمالته للدفاع عن بولندا والانضمام إلى فرنسا؛ لأن بولندا مثلت حاجزًا بين روسيا وأوربا، فوضحت له نوايا روسيا تجاه الدولة العثمانية ورغبتها في احتلال الآستانة، ولما شعرت النمسا بمساعي فرنسا أسرعت بدورها لإرضائها، فوقعت معها معاهدة ويانة في عام 1735م، وأخذت النمسا تستعد مع روسيا لمواجهة الدولة العثمانية، فأغارت روسيا على القرم في عام 1736م. كما احتلت كذلك ميناء آزوف وغيره من الثغور البحرية[568].

وحاول الصدر الأعظم مهاجمة القوات الروسية، ولكنه اضطر لتوجيه جهوده صوب النمسا التي أغارت بدورها على البوسنة والصرب. ونجحت القوات العثمانية في النهاية في إجبار النمسا على التراجع وطلب الصلح في عام 1737م؛ حيث سارعت بطلب وساطة السفير الفرنسي المسيو فيلينوف Villeneuve سفير فرنسا في الآستانة؛ لكي يقنع الدولة العثمانية بقبول عقد الصلح الذي تم في عام 1739م.

ووقعت كذلك معاهدة بلجراد التي تنازلت فيها النمسا عما استولت عليه من الصرب بمقتضى معاهدة بساروفيتز[569]– السابق ذكرها– وتعهدت روسيا بهدم قلاع آزوف وعدم تجديدها في المستقبل، وعدم إنشاء سفن سواء أكانت حربية أم تجارية بالبحر الأسود أو في بحر آزوف، وكذلك أن تكون تجارتها على سفن أجنبية، وأن ترد للدولة العثمانية كل ما ضمته من الأقاليم والبلدان التي سبق لها

(568) نفسه.

(569) إلهام ذهني: مصر في كتابات الرحالة والقناصل الفرنسيين في القرن الثامن عشر، المرجع السابق، ص22–23؛ يلماز أزوتونا: المرجع السابق، ص612؛ محمد صبري الدالي: المرجع السابق، ص44.

الاستيلاء عليها[570]. ويتضح من ذلك نجاح الدولة العثمانية في استرداد جزء كبير من أملاكها التي فقدتها من قبل في معاهدة كارلوفيتز.

وعلى أية حال اتضح لنا من العرض السابق الدور المهم الذي لعبه السفراء الفرنسيون في توجيه سياسة الدولة العثمانية وفق مصالح بلادهم السياسية؛ فقد رأينا أنهم طالبوها بمساندة بولندا، ثم عقدوا صلحًا منفردًا مع النمسا، كذلك لعبوا دورًا في الوساطة بين الدولة العثمانية وأعدائها وفق ما تقتضيه مصالحهم لا مصالح الدولة العثمانية، بمعنى أنهم طبقوا المبدأ المعروف "لا عواطف في السياسة".

وحاولت فرنسا تحريض الدولة العثمانية على محاربة النمسا عندما نشبت حرب الوراثة النمساوية (1740–1748م)، لكن فضل السلطان محمود إظهار الحرص على السلام معها.

وحرصت فرنسا حتى منتصف القرن الثامن عشر على التقرب من الدولة العثمانية لرغبتها في تجديد امتيازاتها التجارية والحصول على المزيد منها، وكذلك للإفادة من الدولة ودفعها لمحاربة منافسيها خاصة روسيا والنمسا؛ للحيلولة دون توسعهما.

ونلاحظ أن الدولة العثمانية حتى منتصف القرن الثامن عشر، ورغم ما منيت به من هزائم فإنها واصلت رد ودفع الخطر الأوربي، وعملت على التصدي له. بيد أن الأمر تغير خلال النصف الثاني من القرن الثامن عشر؛ فقد تزايد العداء بين الدولة العثمانية وروسيا بصورة خطيرة، خاصة بعد تولي كاترين الثانية الحكم، والتي عملت على اتباع سياسة بطرس الأكبر التوسعية؛ لذلك سارت على نهجه في محاربة الدولة العثمانية، فأعلنت الحرب عليها في عام 1768م، كما عملت على تحريض الرعايا المسيحيين التابعين للدولة العثمانية على الانفصال عنها[571].

([570]) عبد العزيز الشناوي: المرجع السابق، ج1، ص195.

([571]) عبد الوهاب بكر: المرجع السابق، ص34.

أسفرت الحرب التي استمرت بين الدولتين ست سنوات عن هزيمة الدولة العثمانية هزائم فادحة، اضطرت على إثرها لقبول توقيع معاهدة كوجك قينارجة عام 1774م، والتي نتج عنها تحول البحر الأسود من بحيرة عثمانية إلى بحيرة روسية، وبالتالي أصبحت روسيا إحدى دول البحر الأسود المعترف بها، وأصبح من حقها إنشاء قواعد عسكرية بحرية وبرية على سواحل البحر الأسود، وكذلك دخول سفنها التجارية المضايق للخروج من هذا البحر إلى البحار العامة والدخول منها إليه. وتقرر في هذه المعاهدة السماح للرعايا الروس بممارسة التجارة في جميع ولايات الدولة العثمانية وأن يطبق عليهم نظام الامتيازات مثل رعايا فرنسا وبريطانيا، وبذلك فاقت معاهدة كوجك قينارجة المعاهدات السابقة لصالح روسيا بالطبع[572].

ولم تنته الحرب بين الدولتين؛ إذ ما لبثت أن نشبت بين الدولتين، وشاركت فيها النمسا؛ وذلك لأن كاترين الثانية دأبت بعد معاهدة كوجك قينارجة على إشعال الفتنة بين رعايا الدولة العثمانية من الأرثوذكس في البلقان وبحر إيجة، وأمدتهم بالمال والأسلحة، مما اضطر الدولة العثمانية إلى إعلان الحرب عليها، والتي انتهت بعقد معاهدة ياسي Jassy عام 1782م، والتي حصلت روسيا بمقتضاها على عدد من الموانئ عند مصب نهر الدانوب[573].

وعلى أية حال تعرضت الدولة العثمانية في النصف الثاني من القرن الثامن عشر لتآمر دولتين كبيرتين: روسيا من الشمال، والنمسا من الغرب، ودخلت في عدة حروب أخرى طاحنة مع روسيا، التي اتخذت من حماية المسيحيين الأرثوذكس ذريعة لمحاربة الدولة العثمانية، فضلاً عن دعمها الحركات الانفصالية عن الدولة العثمانية، وليس أدلّ على ذلك من دعمها الحركات الانفصالية في الشام ومصر

([572]) عبد العزيز الشناوي: المرجع السابق، ص196-197؛ عبد الرؤوف سنو: العلاقات الروسية العثمانية (1687-1878) سياسة الاندفاع نحو المياه الدافئة، مجلة تاريخ العرب والعالم، العددان (73، 74) بيروت، 1984، ص52-53.

([573]) إلهام ذهني: المرجع السابق، ص26.

والمساعدات التي قدمتها روسيا لعلي بك الكبير، الذي أرسل سفيره يعقوب الأرمني إلى الكونت أورلوف Count Alexis Orlow قائد الأسطول الروسي؛ ليمده بمدد من الجنود والمدافع؛ ليستعين بهم على العودة إلى مصر بعد فراره إلى الشام[574].

وفي أثناء مرض علي بك الكبير مرت بعض قطع الأسطول الروسي بعكا في طريقها من بيروت إلى جزيرة باروس، وضرب الأسطول الروسي بيروت، ونهب بعض أنحائها، ثم غادرها بعد تعهد حاكمها بدفع جزية سنوية للروس. وزار اثنان من مساعدي قائد الأسطول الروسي علي بك الكبير عندما علما بمرضه، فأكرمهما وزودهما بالهدايا، وأرسل معهما (ذا الفقار بك)، ومعه هدية للكونت أورلوف مع رسالة يرجو فيها إرسال بعض المدفعية والذخيرة، وبالفعل وصل ذو الفقار بك في منتصف سبتمبر على سفينة روسية ترفع العلم الإنجليزي بقيادة الكابتن براون، ومعه يعقوب الأرمني سفير علي بك الذي كان قد أرسله إلى أمير البحر الروسي قبل قيامه من مصر. وجاءت السفينة تحمل النجدة الروسية التي كانت تتألف من ضابطين روسيين ومعهما بعض الهدايا، فضلاً عن ثلاثة مدافع للميدان من النحاس زنة قنبلتها أربعة أرطال، وسبع بنادق جيدة المعدن، وخمسمائة طلقة، وثلاث جرارات للمدافع حديثة الصنع[575].

وهكذا ساعدت روسيا بعض الحركات الانفصالية عن الدولة العثمانية، مستغلة تفوق أسطولها في البحر المتوسط في مقابل ضعف الأسطول العثماني.

ولم يكن أعداء الدولة العثمانية هم فقط من ناصبوها العداء، بل شهدت نهايات القرن الثامن عشر تحولاً في الموقف الفرنسي نفسه من الدولة العثمانية، والذي وصل إلى قمته– في الفترة محل الدراسة– بالغزو الفرنسي لمصر والشام.

([574]) محمد رفعت رمضان: المرجع السابق، ص180.

([575]) نفس المرجع السابق، ص184-185.

دخـول فرنسـا حلبـة الصـراع العثمـاني الأوربـي ضـد الدولـة العثمانية :

أثـار ضـعف الدولـة العثمانيـة فـي نفـوس القـوى الأوربيـة فكـرة تقسـيم الدولـة العثمانية التي ظهرت عدة مشاريع لتقسيمها؛ منها المشروع الروسي الذي يتلخص في أن يكون لروسيا حق الزعامة على المسيحيين التابعين للدولة العثمانية، وهذا بالطبع يعني إحياء الدولة البيزنطية القديمة بزعامة روسيا، والعمل على إعادة مجدها القديم(576).

ويتلخص المشروع الثاني في المشروع اليوناني الذي يتضمن استبعاد الدولة العثمانية من أوربا، وتقسيم ممتلكاتها بين روسيا والنمسا، على أن يكون البلقان من نصيب النمسا، أما إستانبول وتراقيا ومقدونيا وبلغاريا واليونان فتكون من نصيب روسيا(577).

أعجب الفرنسيون– فيما يبدو– بالمشروع الأخير؛ لأنه بمقتضاه تحصل فرنسا على مصر وسوريا، وتشارك بريطانيا في تجارة حوض البحر المتوسط الشرقي، وتأكيدًا لهذا المشروع سحبت فرنسا مستشاريها العسكريين من الجيش العثماني في عام 1786م، ووقعت معاهدة صداقة وتجارة في عام 1787م مع روسيا(578).

بيد أنه على الرغم من التغير في السياسة الفرنسية وقبول فرنسا توقيع معاهدة الصداقة مع روسيا، فإن الخط العام للدولة ظل قائمًا على سياسة المحافظة على ممتلكات الدولة العثمانية، وكذلك المحافظة على الوضع القائم فيها، وعدم فتح باب مناقشة مشروع تقسيم الدولة؛ لأن ذلك سيؤدي إلى إثارة القلاقل(579). والدليل على

(576) إلهام ذهني: المرجع السابق، ص31.

(577) جلال يحيى: مصر الحديثة 1517–1805م، الإسكندرية، (د.ت)، ص33.

(578) عبد الوهاب بكر: المرجع الساب، ص38؛ خالد زيادة: اكتشاف التقدم الأوروبي، دراسات في المؤثرات الأوربية على العثمانيين في القرن الثامن عشر، دار الطليعة، ط1، بيروت، 1981م، ص12–13.

(579) جلال يحيى: المرجع السابق، ص33.

ذلك أن فرنسا أعادت خبراءها العسكريين إلى الدولة العثمانية؛ حيث استدعى السلطان العثماني سليم الثالث (1789–1807م) السفير الفرنسي في الآستانة؛ ليخاطب حكومته برغبته في الإصلاح وإخراج البلاد من عزلتها، وأنه يريد عددًا من المهندسين والضباط الفرنسيين لتدريب فرق الفرسان العثمانية على الطراز الأوربي، وهو ما أخذه الروس بعين الحسد والحقد[580].

ومعنى ذلك أن العلاقات العثمانية الفرنسية تميزت في نهاية القرن الثامن عشر بالتأرجح، لتنتهي إلى الأزمة الكبرى، وهي الغزو الفرنسي لممتلكات الدولة العثمانية في مصر والشام.

الغزو الفرنسي لمصر والشام :

ليس ثمة شك في أن الدولة العثمانية مترامية الأطراف التي كانت مصر إحدى ولاياتها، قد أدركها الهرم والشيخوخة؛ حيث تفشت الثورات في أرجائها، خاصة خلال النصف الثاني من القرن الثامن عشر، فثار عليها علي بك الكبير في مصر، وأحمد باشا الجزار في الشام، وعلي باشا في ألبانيا، والوهابيون في شبه الجزيرة العربية، كما ثارت الشعوب المسيحية في البلقان، حتى لقد تحولت سيادة الدولة على كثير من ولاياتها الأوربية والشرقية إلى سيادة اسمية، في الوقت الذي ازدادت فيه ضغوط وأطماع الدول الأوربية عليها– وبخاصة روسيا والنمسا كما رأينا– في شبه جزيرة البلقان. وتعد الحملة الفرنسية على مصر إحدى حلقات الصراع الإنجليزي الفرنسي[581].

عندما قامت الثورة الفرنسية وأعلنت الجمهورية، توالت شكاوى التجار الفرنسيين في مصر من سوء معاملة المماليك لهم، حتى استجابت الحكومة

([580]) إسماعيل سهرنك: المرجع السابق، ص240.

([581]) أحمد زكريا الشلق: الغزو الفرنسي لمصر وآثاره (1798–1801)، بحث ضمن كتاب المرجع في تاريخ مصر الحديث والمعاصر، تقديم ومراجعة يونان لبيب رزق، المجلس الأعلى للثقافة، ط1، القاهرة، 2009، ص66.

لشكاواهم، وعينت قنصلاً عامًّا لفرنسا في مصر هو "مجالون" في عام 1793م الذي كان من كبار التجار وعلى دراية واسعة بشئون مصر ومن أهم دعاة احتلال فرنسا لمصر؛ لذلك لم يلبث أن حث حكومته على ذلك مبينًا المزايا السياسية والاقتصادية التي ستعود من استثمار مواردها ومد سلطانها إلى البحر الأحمر وتهديد إنجلترا في الهند، وأوضح لحكومة بلاده سهولة احتلال مصر، واستطاع إقناع "تاليران" Talleyrand وزير الخارجية بذلك؛ حيث التقى في هذه الفكرة مع بونابرت[582] الذي كانت أطماعه تتجه إلى غزو مصر عقب انتصاراته في إيطاليا؛ إذ بدأ يحلم بإمبراطورية فرنسية في الشرق، وبدأ يروج لفكرته بأن فرنسا ستجني مزايا كبيرة بحكم موقع مصر الفريد، وباعتبارها ملتقى طرق التجارة بين القارات الثلاث، وأنه بإنشاء قناة تصل البحرين الأحمر والمتوسط يمكن للسفن الفرنسية أن تصل إلى البحر الأحمر، وتهاجم أملاك إنجلترا في الهند، فضلاً عن بسط سيادة فرنسا على البحر المتوسط. واقتنعت حكومة الإدارة بأسباب الغزو التي ساقها بونابرت، ومن ثم قررت في 5 مارس 1798م إنفاذ الحملة، وتكتمت على المشروع حتى لا يتسرب خبره إلى الحكومة الإنجليزية، وعندما تم الاستعداد أصدرت قرارًا في 12 أبريل 1798م بتسمية الجيش الذي سيقوم بالتنفيذ "بجيش الشرق"، وأسندت قيادته للجنرال بونابرت[583].

تلقى نابليون الأمر بحماسة شديدة، وأبحر الأسطول على أربع دفعات منفصلة، كانت الدفعة الكبرى هي التي خرجت من طولون، أما الثلاث الأخر فانطلقت من مرسيليا وجنوه وشقيتا فلكيا شمالي روما. غادر نابليون نفسه على

([582]) ولد نابليون بونابرت في 15 أغسطس 1769م. وعندما أتم دراسته الحربية في المدرسة الحربية العليا في باريس في عام 1785م، عين ملازمًا في الجيش الفرنسي، ثم عين قائدًا للجيش الزاحف على إيطاليا سنة 1796م، وحقق لفرنسا نصرًا عظيمًا بعد صلح "كامبيو فورميو Compe Formio" في أول أكتوبر سنة 1797م. انظر: عبد الرحيم عبد الرحمن: التاريخ الأوربي الحديث والمعاصر، دار الكتاب الجامعي، القاهرة، "د.ت"، ص177.

([583]) أحمد زكريا: المرجع السابق، ص68.

سفينة العلم: الشرق L'Orient، من طولون في التاسع عشر من مايو 1798م. كانت مالطة محطته الأولى، والتي استولى عليها[584].

واصل الأسطول رحلته إلى الإسكندرية التي كانت قد وصلت لحالة متردية، وتناقص عدد سكانها. وقد عني الفرنسيون بالمدينة بعد استيلائهم عليها عناية خاصة، فرمموا أسوارها، وأصلحوا حصون هذه الأسوار وأبراجها، وعنوا بتحصين قلاع الساحل القديمة؛ كقلعتي قايتباي وأبي قير، ونصبوا فيها مدافعهم الجديدة[585].

لم تكن إنجلترا بعيدة بالطبع عن الصراع عبر المتوسط، وكان نلسون– قائد الأسطول الإنجليزي– يطارد السفن الفرنسية عبر المتوسط نتيجة معلومات مضللة مفادها أن الأسطول الفرنسي غادر مالطة قبل موعده بثلاثة أيام، أسرع نلسون إلى الإسكندرية، لكنه لم يجد أثرًا للأسطول الفرنسي، فأبحر مرة أخرى ليبحث عنه، على امتداد سواحل سوريا فلم يجده، فعاد مساء الأول من أغسطس ليجد 13 سفينة حربية فرنسية وأربع فرقاطات راسية في تشكيل قتال خطي على طول ميلين في خليج أبي قير، إلا أنها كانت لا تزال على بعد تسعة أميال، وكان يلزمه ساعتان أخريان لكي يصل إليها، ووقت أطول لكي ينظم سفنه في تشكيل قتال مناسب، لكن آثر نلسون أن يبدأ القتال مع الفرنسيين بعد أن أدرك أنهم غير مستعدين، واستمرت المعركة طوال الليل. وعند الفجر كانت كل السفن الفرنسية قد حطمت أو أسرت عدد أربع منها، بما في ذلك سفينة القيادة L'Orient. ومن الجدير بالذكر أن هذه

([584]) جون جوليوس نورويش: الأبيض المتوسط "تاريخ بحر ليس كمثله بحر"، ترجمة طلعت الشايب، المجلس الأعلى للثقافة، القاهرة، 2015، ص505.

([585]) جمال الدين الشيال: تاريخ مدينة الإسكندرية في العصر الإسلامي، دار المعارف، القاهرة، 2000، ص126.

السفن مازالت إلى الآن راقدة هناك تحت مياه خليج أبي قير، مع كل الكنوز المنهوبة من قصور وكنائس مالطة[586].

كانت هذه الموقعة إحدى الانتصارات الكبرى في تاريخ نلسون بضربة واحدة، لم يتم تدمير الأسطول الفرنسي فحسب، ولكنه قطع اتصال نابليون بفرنسا، وتركه معزولاً، وأحبط كل خططه لغزو الشرق الأوسط. وكان لانتصاره كذلك تأثير بالغ الأهمية في الروح المعنوية الفرنسية، بالرغم من أن هذا التأثير فيما يبدو لم يقع على معنويات بونابرت، حتى قبل أن تبرد مدافع السفن، كان نابليون منهمكًا في تحويل مصر إلى قاعدة إستراتيجية تخدم أغراضه لإقامة إمبراطورية فرنسية شرقية في أشهر قليلة.

لم تقف الدولة العثمانية مكتوفة الأيدي أمام سقوط واحدة من أهم ولاياتها وهي مصر؛ حيث أعلن السلطان سليم الثاني الحرب على فرنسا، وبدأ الجزار والي سوريا في حشد جيش، لكن نابليون لم ينتظر، فبادر بالزحف عبر صحراء سيناء، ودخل فلسطين، وكانت عكا هدفه الثاني، لكن دفاعاتها كانت قوية؛ حيث أمد الأسطول الإنجليزي بقيادة سيدني سميث Sidney Smith عكا بالمؤن والسلاح، وحاصر نابليون المدينة، إلا أن سميث نجح في أسر السفن العسكرية الثماني التي كانت تحمل مدفعية الحصار ومخازن التموين والذخيرة، وانتهى الأمر بالانسحاب مع تفشي وباء الطاعون في الجيش الذي عاد في حالة بائسة إلى القاهرة[587]، رغم تظاهره بالانتصار وعرض الأسرى الأتراك والأعلام التركية التي كان قد تم الاستيلاء عليها.

لم تخف الهزيمة على المصريين، في الوقت الذي أرسلت فيه الدولة العثمانية قوة بحرية بمساعدة بريطانية وصلت إلى أبي قير، ولكن انتصر الفرنسيون عليها،

([586]) جون جوليوس نورويش: المرجع السابق، ص508؛ محمد سعيد العشماوي: مصر والحملة الفرنسية، الهيئة المصرية العامة للكتاب، القاهرة، 1999، ص45 وما بعدها.

([587]) أحمد زكريا الشلق: المرجع السابق، ص97.

ورغم ذلك فقد وصلت الأنباء من أوربا بأن الوضع الداخلي في فرنسا متأزم، وأن الجيش الروسي يتقدم، فترك جيشه ليعود إلى بلاده سرًّا، ولم يكن خليفته كليبر Kleber نفسه يعلم بمغادرته إلا بعد أن كان قد رحل في أمان[588].

ولم يكن وضع الحملة في عهد كليبر أفضل، وما لبث أن قتل ليخلفه الجنرال مينو الذي لم يكن بنفس مقدرة سلفه، في الوقت الذي أدرك فيه الإنجليز أنه لا بد من تدخلهم لإخراج الفرنسيين من مصر لعدم قدرة العثمانيين على ذلك، وبالفعل بدأوا يعدون جيشًا قويًّا لمشاركة العثمانيين في الزحف على مصر لإخراج الفرنسيين منها، وبالفعل أبحرت الحملة البريطانية، وبصحبتها سفن المدفعية العثمانية لترسو على شواطئ أبي قير في أوائل مارس 1801م؛ حيث اشتبكوا مع الفرنسيين في معركة عند سيدي جابر، انتصرت فيها قوات الحليفين رغم تكبدها خسائر فادحة، ليخوض الإنجليز معركة أخرى كانت من أهم المعارك التي أجهزت على الوجود الفرنسي، خاصة بعد وصول سفن عثمانية إلى أبي قير أنزلت ستة آلاف جندي من خيرة جنود الإنكشارية الذين انضموا للجيش الإنجليزي، كما استولت بعض فرقهم على رشيد، ومنها زحفوا إلى الرحمانية، فقطعوا الصلة بين جنود الحملة في القاهرة وقائدها مينو في الإسكندرية.

وفي أواسط مايو 1801م كان الجيش العثماني القادم من سوريا بقيادة الصدر الأعظم يوسف باشا ضيا قد تحرك من العريش، وتابع سيره نحو مصر دون مقاومة، فتلقاهم جيش فرنسي عند بلبيس؛ حيث دارت معركة انتهت بهزيمة الفرنسيين وتراجعهم إلى القاهرة، كما استطاع العثمانيون الاستيلاء على دمياط ومنطقة البرلس، بينما واصل الجيش الإنجليزي تقدمه بالبر الغربي للنيل، حتى وصل إلى إمبابة، في الوقت الذي وصل فيه الجيش العثماني بقيادة يوسف باشا ضيا إلى البر الشرقي للنيل قبالته؛ إذ التقى مع القائد الإنجليزي للتنسيق بينهما،

([588]) جون جوليوس نورويش: المرجع السابق، ص510-511.

وكان مع الجيش العثماني إبراهيم بك أمير المماليك، بينما كان مراد بك حليف الفرنسيين قد توفي، ففقدوا بموته حليفًا مهمًّا، خصوصًا عندما أدرك مماليكه أن حكم الفرنسيين أوشك أن يزول، وانحازوا إلى الإنجليز[589]، وانتهى الأمر بتفاوض الجنرال بليار القائد الفرنسي للقاهرة مع الإنجليز على الجلاء، فقبل القائد الإنجليزي ومعه الصدر الأعظم ذلك، ووقع الجميع اتفاقية للجلاء في 27 يونيو 1801م، نصت على أن يجلو الفرنسيون بأسلحتهم وأمتعتهم ومدافعهم إلى رشيد، ومنها إلى أبي قير، ففرنسا على نفقة الحلفاء وتعهد الإنجليز والعثمانيون بتقديم السفن والمؤن لهم، ولم يكن مينو يعلم عن ذلك شيئًا؛ فهو في الإسكندرية، وعندما علم ثار واعتبر أن بليار بتسليمه فرط في شرفه العسكري، غير أنه لم يمض ثلاثون يومًا على تسليم القاهرة، حتى أذعن مينو للتسليم بشروط أسوأ من التي قبلها بليار، ووقع اتفاقًا على هذه الشروط في 31 أغسطس 1801م تضمنت تسليمه السفن التي معه، وأن يرحل جنوده بعشرة مدافع فقط بعد تسليم مدافعهم وذخائرهم، لكن رفض العلماء تسليم مقتنياتهم، فاضطر القائد الإنجليزي إلى القبول بأن تظل مقتنياتهم معهم، وإن أصر على أن يسلموا ما معهم من آثار بحجة أنها ملك مصر، واستولى عليها لينقلها بعد ذلك إلى بلاده[590]، لتنتهي قصة الصراع العثماني الأوربي حول البحر المتوسط في الفترة محل الدراسة 1517-1801م.

ونخلص مما سبق إلى أن دفة الصراع العثماني الأوربي حول البحر المتوسط بدأت في التحول لصالح الأوربيين بعد أن بدأ الضعف يدب في أوصال الدولة العثمانية التي طالما صالت أساطيلها وجالت في ذلك البحر. وقد رأينا تعدد عوامل ذلك الضعف من عوامل داخلية وخارجية، تمثلت في الأوضاع الاقتصادية، بالإضافة إلى الجيش، وضعف السلاطين والصدور العظام، فضلاً عن الصراع

([589]) أحمد زكريا الشلق: المرجع السابق، ص110.

([590]) نفس المرجع السابق، ص111.

العثماني الأوربي الذي ساهم في إنهاك تلك الدولة، التي اضطرت أحيانًا للحرب في أكثر من جبهة في وقت واحد.

وكانت فرنسا حليفًا للدولة العثمانية منذ توقيع معاهدة الامتيازات عام 1535م التي جددت أكثر من مرة، إلى أن احتدم الصراع العثماني الأوربي خلال القرن الثامن عشر ودخول الدولة العثمانية في حروب مع روسيا والنمسا، ولعب السفراء الفرنسيون دورًا مهمًّا في توجيه سياسة الدولة العثمانية لصالح بلادهم.

لكن ما لبثت فرنسا أن دخلت حلبة ذلك الصراع الذي كان يهدف لتقسيم الدولة العثمانية، حتى انتهى الأمر بدخول فرنسا ذاتها الحرب ضد الدولة العثمانية بقيامها بغزو مصر والشام أحد أهم الولايات العثمانية، واستمر ذلك الصراع العثماني الفرنسي حتى جلاء الحملة الفرنسية عن مصر 1801م. وقد لعبت إنجلترا دورًا مهمًّا في إخراج الحملة ليس حبًّا في الدولة العثمانية، ولكن بالطبع حفاظًا على إمبراطوريتها في الهند وشرق آسيا.

وهكذا شهد البحر المتوسط تغيرًا في المواقف والمصالح طبقًا للرؤى الإستراتيجية للقوى التي تشرف على ذلك البحر والقوى التي لها مصالح فيه، ليشهد صراعًا أكبر خلال القرنين التاسع عشر والعشرين، وهذا موضوع بحث آخر.

الخاتمة

نرى أن دراسة تاريخ "البحر المتوسط بين الإستراتيجية العثمانية والأوربية" على قدر كبير من الأهمية؛ فالبحر المتوسط كان ولا يزال له أهمية إستراتيجية كبيرة لأغلب دول العالم، وبخاصة الدول المتشاطئة عليه، فضلاً عن القوى الكبرى التي لها أساطيل تجوبه وقواعد عسكرية في الكثير من جزره ودوله.

واتضح من العرض السابق أن البحر المتوسط كان في بؤرة الاهتمام من جانب القوى الكبرى منذ العصور القديمة، مرورًا بالوسطى، وصولاً إلى الحديثة موضوع دراستنا؛ حيث سيطر العثمانيون على أجزاء كبيرة من حوض البحر المتوسط، وغدا لهم وجود كبير فيه خاصة في القرن السادس عشر فترة قوة الدولة العثمانية وعظمتها، بعد أن سيطر العثمانيون على الولايات العربية المطلة عليه والكثير من جزره، فضلاً عن الولايات العثمانية الأوربية المطلة، عليه لدرجة أن البعض اعتبر البحر المتوسط آنذاك بمثابة بحيرة عثمانية.

وقد حازت صناعة السفن التي تمخر عباب المتوسط أهمية خاصة في العصر العثماني، وبخاصة في فترة قوة الدولة العثمانية وعظمتها خلال القرنين السادس عشر والسابع عشر؛ حيث امتلكت الكثير من السفن الحربية والتجارية، وامتلك بعض الأثرياء من الدول المطلة على هذا البحر سفنًا تجارية ضخمة، فضلاً عن الدول الأوربية التي امتلكت سفنًا ضخمة حربية وتجارية حقق لها– بمرور الزمن– تفوقًا في الملاحة في ذلك البحر بشكل كبير.

وظهر من الدراسة تعدد أنواع السفن الشراعية والمجدافية سواءً كبيرة أو متوسطة أو صغيرة، والتي عمل على متنها عدد من العاملين، يأتي في مقدمتهم القبطان، ثم البازركان، واليازجي، والمجدفون بالنسبة للسفن المجدافية، ولعب هؤلاء دورًا مهمًّا في إتمام الرحلات عبر البحر المتوسط.

وأسهمت الملاحة الأوربية بنصيب كبير في النقل البحري بين موانئ البحر المتوسط المختلفة، لدرجة نقل بضائع الدولة العثمانية نفسها وعبر موانئها المختلفة. وكان للسفن الفرنسية بشكل خاص الدور الأكبر، ولعل ذلك يرجع للعلاقات الطيبة التي كانت تربط بين فرنسا والدولة العثمانية أغلب فترة الدراسة، وجاء بعدها السفن الإنجليزية.

ولعبت "تذاكر النقل" دورًا مهمًّا هي الأخرى في إتمام عملية النقل وتنظيمها، بحيث حفظت حقوق أصحاب السفن في أجرة النقل وأصحاب البضائع الذين أرسلوها على متن تلك السفن، وكذلك المرسَل إليهم تلك البضائع. وبلغت هذه العملية من الدقة لدرجة تسجيلها في سجلات المحاكم الشرعية، ونسخ منها عدة نسخ لتوزع على أطراف عملية النقل حفظًا لحقوق الجميع.

ورأينا كيف أن حركة الملاحة في البحر المتوسط اكتنفتها معوقات في كثير من الأحيان؛ منها معوقات طبيعية كالرياح الشديدة التي كان لها دورها في تأخير إقلاع السفن أحيانًا لشهورٍ كاملة، وبشرية؛ مما كان يؤدي إلى غرق بعضها لزيادة الأوزان، أو تعدد القباطنة، أو عيوب في صناعة السفينة نفسها، زد على ذلك القرصنة التي منى بها ذلك العصر، فضلاً عن الصراعات العسكرية بين القوى الكبرى التي لها نفوذ في ذلك البحر.

ونظرًا للأهمية الإستراتيجية للبحر المتوسط فقد اهتمت الدولة العثمانية– في فترة قوتها– بمنظومة الأمن في البحر المتوسط، وخصصت سفنًا مسلحة لحماية الموانئ والسفن التجارية، وساهمت ولاية مصر– ذات الأهمية الخاصة للدولة العثمانية– بنصيب مهم في توفير الأمن في البحر المتوسط في فترات كثيرة، وهو ما ساعد على نشاط الحركة التجارية عبر المتوسط.

واتضح من الدراسة كذلك استمرار أهمية البحر المتوسط التجارية بشكل كبير رغم اكتشاف طريق رأس الرجاء الصالح عام 1498م، وتحول جزء كبير من

التجارة الشرقية عبر ذلك الطريق، وإن عاد طريق التجارة عبر مصر إلى انتعاشه بعد فترة ليست بطويلة.

لقد تدفقت التجارة عبر المتوسط الذي شهدت مياهه عبور البن تلك السلعة الجديدة التي دخلت مجال التجارة الدولية بشكل كبير في القرن السادس، وأصبح السلعة التي تمثل عصب التجارة الدولية لفترة من الزمن، لدرجة أنه حل محل التوابل والعقاقير في الأهمية، وتخصصت أسر بعينها في تجارته.

وساهمت التوابل بدور كبير في التجارة عبر المتوسط؛ وإن شهدت تجارتها تدهورًا حادًّا في النصف الثاني من القرن الثامن عشر، وازدهرت تجارة الأقمشة الهندية، وإن نجحت إنجلترا وفرنسا في تقليدها، فضلاً عن العديد من السلع كالبخور والمر وسن الفيل والخزف والصيني وغيرها.

وقد مني البحر المتوسط بنشاط كبير للقراصنة الذين مارسوا القرصنة في مياهه منذ العصور القديمة. ولم تقتصر القرصنة التي بلغت أوجها على جنس أو لون أو دين بعينه، فقد مارسها مسيحيون ومسلمون، واعتبر كل فريق أن عمله هذا مشروع. وقد لاقت القرصنة استحسانًا لدى البعض من الأوربيين؛ لأن انتشارها يعني اقتصار النقل البحري على السفن الأوربية دون السفن المحلية التي كانت تقوم بنقل البضائع والمسافرين بين الموانئ الإسلامية في البحر المتوسط.

وقد حاولت الدول مقاومة القرصنة بكل قوة، فأعدت لها الأساطيل الحربية المزودة بالمدافع والذخائر والمجدفين، وقام العثمانيون بعمليات بحرية حالف أغلبها النجاح لتأمين السواحل الإسلامية ضد تجرّم القراصنة ببناء سفن حربية جديدة وتزويدها من ناحية أخرى بالأسلحة والرجال. فضلاً عن قيام التجار والمسافرين بمحاولة تأمين السفن التي تنقل بضائعهم، بعد أن بدأ الضعف يدب في أوصال الدولة العثمانية، وبدأت قبضتها الأمنية تتراجع شيئًا فشيئًا في تأمين البحر المتوسط.

ولعبت الدول الأوربية دورًا كذلك في مواجهة القرصنة، واختلفت من حين إلى آخر، فتارة يواجهونها بالقوة المسلحة، وتارة يهادنونها لدرجة استخدام بعض كبار القراصنة في الحروب.

وأظهرت الدراسة كيف أن الضعف بدأ يدب في أوصال الدولة العثمانية منذ النصف الثاني من القرن السادس عشر في عهد السلطان سليمان القانوني، رغم أنه كان من أقوى السلاطين العثمانيين على الإطلاق. وفي تقديرنا أن معاهدة 1535م العثمانية الفرنسية كانت بمثابة أول مسمار دق في نعش الإمبراطورية العثمانية، والتي حابت فرنسا على حساب الدولة العثمانية، رغم أن الأخيرة كانت لا تزال في قوتها وعظمتها.

لقد كان ضعف السلاطين الذين جاءوا بعد سليمان القانوني أحد أهم العوامل الداخلية التي ساهمت في إضعاف الدولة العثمانية، ومن عوامل الضعف الداخلية أيضًا ضعف الصدور العظام هم الآخرون، وإن ظهر صدور عظام حاولوا مساعدة السلاطين في استعادة قوة الدولة وهيبتها في الداخل والخارج.

وكان التدهور الاقتصادي أحد عوامل ضعف الدولة، زد على ذلك إلغاء نظام الدوشرمة الذي قلل من أهمية التدريب العسكري والإداري بشكل عام، وسوء تنظيم الفرق الأخرى كالخيالة النظاميين، فضلاً عن فرقة المدفعية التي احتفظت بتماسكها ردحًا من الزمن، لكن ما لبثت أن تداعت هي الأخرى. وكان للاضطرابات التي حدثت في الجيش بفرقه المختلفة أثرها في إضعاف الدولة بشكل عام، ومن ثم ظهور حركات العصيان التي كانت أحد أهم معاول الهدم في بناء الدولة العثمانية.

ظهر من الدراسة أيضًا أن العوامل الخارجية أسهمت في تعميق هذا الوضع نتيجة الهزيمة التي حاقت بالدولة العثمانية في الجبهة الأوربية، خاصة مع الهابسبورج ومعاهدة كارلوفيتز المجحفة بالدولة العثمانية، التي دخلت في صراع مع روسيا، وكذلك مع الصفويين في فارس.

لقد بدأت دفة الصراع العثماني الأوربي حول البحر المتوسط تتحول لصالح الأوربيين، خاصة بعد دخول فرنسا نفسها– الحليف القوي للدولة العثمانية– حلبة الصراع ضدها بإنفاذ حملتها على مصر ومنها إلى الشام، واستمر ذلك الصراع العثماني الفرنسي حتى جلاء الحملة الفرنسية عن مصر 1801م، والتي لعبت إنجلترا دورًا مهمًّا في إخراجها من أجل الحفاظ على ما كان أن يسمى بـ" التوازن الدولي".

وهكذا شهد البحر المتوسط في الفترة محل الدراسة تباينًا في المواقف طبقًا للمصالح والرؤى الإستراتيجية للقوى الكبرى التي لها وجود ومصالح فيه، ليشهد صراعات أعنف وفقًا لإستراتيجيات جديدة تبنتها قوى أخرى ما بعد فترة الدراسة، والتي تحتاج لبحث آخر.

الملاحق

ملحق «1»

نقل الحجاج عبر البحر المتوسط

"تصادق الحاج مصطفى أغا من سكان مدينة جرسة والذمي قابودان الفرنسيس استأمن رايس المركب المرساة الآن بمينا الثغر الموجرة من مصطفى المذكور قبل تاريخه مصادقة شرعية أن مصطفى أغا استأجر من الذمي حرصون قابودان المرقوم مركب المذكور لحمل حجاج المسلمين وأثقالهم ومتاعهم وأرزاق التجار أيضًا وذلك من الثغر إلى محمية اسلامبول وتوافق على ذلك وتوافقا على أجرة ما يشحن بالغليون من الأثقال والمتاع أن أجرة كل قنطار من البن ستون نصفًا فضة وأجرة كل قنطار من القماش والتمر وما أشبههما خمسون نصفًا فضة وأجرة كل رجل من الحجاج المسافرين بالغليون أجرة كل رجل خمسة عشر قرشًا وخمسة عشر نصف فضة، وأجرة كل سيدة طرلي ذهب واحد وجميع ما ينزل للعنبر من الأشياء يدفع عنه النولون وكل حصيرة من الحصير الكبار خمسة عشر نصفًا والحصير الصغار عشرة أنصاف ومحل كل رجل عرض شبرين بغير تزايد على ذلك وأجرة القمرة الفوقانية مائة قرش واحدة".

المصدر: الإسكندرية: س63، ص161، م300.

التاريخ: 5 جمادى الأولى 1128هـ/ 27 أبريل 1716م.

ملحوظات: استئجار أحد الحجاج المغاربة لمركب فرنسي من الإسكندرية لنقل الحجاج إلى استانبول.

- أجرة كل قنطار من أمتعة الحجاج والتجار ستن نصفًا عدا الأقمشة والتمر فهي خمسون نصفًا فقط.
- أجرة كل حاج خمسة عشر قرشًا وخمسة عشر نصفًا.
- مكان نوم كل رجل شبرين فقط أي حوالي خمسين سم عرضًا.
- دقة المعاملات في العصر العثماني.

ملحق «2»

شحن الأرز للدولة العثمانية على سفن فرنسية

"بعد أن ورد الفرمان الشريف الواجب القبول والتشريف من الديوان العالي على بياض من محروسة مصر المتضمن الخطاب حضرة مولانا أفندي المومى إليه ولأغا الحوالة بالثغر وأمين الكمرك ومتسلمه ودزدارية السبع أوجاقات بصدور الإذن به بشحن زخيرة السلطنة الشريفة بمراكب النصارى المستأمنة وحملها إلى محمية إسلامبول إلى آخر ما تضمنه الفرمان المرقوم مورخ بثاني عشر رجب الفرد سالف شهر تاريخه وقوبل ذلك بمزيد الامتثال أشهد عليه الذمي طري قابدانة الفرنسيس المستأمنة رايس الغليونة المرساة الآن بمينا الثغر المرقوم أنه قبض وتسلم وأشحن بغليونه المرقوم من زخيرة السلطنة الشريفة بحضرة قدوة الأمرا الكرام الأمير إبراهيم بك دفترادار السلطنة الشريفة بمصر حالاً إلى الثغر على يد تابعه كلرجي الحاج عمر الفا زنبيل ثنتان وأربعمائة زنبيل وأربعة عشر زنبيلاً من الأرز الأبيض عنها بحساب الكيول الرومي تسعة عشر ألف كيلة رومي وقبض ناولون ذلك بتمامه وكماله وعليه حفظ ذلك وصيانته إلى حسن بلاغة عجمية إسلامبول وتسليم ذلك لمن له ولاية تسلمه شرعًا بإقراره جرى ذلك وحرر في أواسط شعبان سنة ثمان وعشرين وماية وألف".

المصدر: الإسكندرية: س63، ص124، م217.

التاريخ: 15 شعبان 1128هـ/5 أغسطس 1716م.

ملحوظات:- صدور أمر بشحن الأرز على السفن الفرنسية.

- العلاقات الطيبة بين الدولة والعثمانية وفرنسا.
- شمول حمولة السفينة على 1414 جوال أرز.
- دفع النولون- مقابل النقل-.
- دور السفن الفرنسية في النقل البحري في العصر العثماني.

ملحق «3»

دور الأسطول المصري في الحملة العثمانية على جزيرة قبرس

"صدر الأمر ببقاء قطعة قادرغة وقطعة قاليته مرتبة ومحكمة من القطع البحرية الستة التي أحضرت للإسكندرية بالفعل لحمايتها، على أن تبقى بقية القطع الأربعة الأخرى مجهزة ومستعدة مع قبطان الإسكندرية ليتوجه بها إلى قبرص، ومن هناك ترسل إلى ميناء طربلوس، حيث يتم شحنها بالقواسين والمحاربين المستعدين والجاهزين بها. وأمرت بأنه عندما يصل الأمر، أن تسرع بحماية أطراف الإسكندرية بقطعة قاليته وقطعة قادرغة من السفن الجاهزة في الإسكندرية بحسب أمري، ولترسل بقية السفن وفقًا لأمري أيضًا مع قبطان الإسكندرية إلى قبرس، ولتصل أنت إلى قبرس مع الحذر لتلتقي بأمير رودس قيا دام عزه، ولتصل إلى ميناء طربلوس، ولتشحن السفن بالمجدفين الذين أحضروا للتجديف والقواسين الذين حضروا للغزو، ولتستعدوا، ولتلتقوا بأسطولي الهمايوني في رودس، وليأخذ 150 قواس في كل سفينة، وينبغي عدم تحميل المراكب بأخذ أشخاص زيادة. وبمجرد وصول السفن فالتقم بتسليم المجرمين الذين أرسلوا من قبل وحضروا إلى تلك الديار لسفن الإسكندرية أيضًا، ولترسل صورة سجلات مهماتهم إلى دركاهي المعلا. وبعد ذلك ينبغي عدم إطلاق سراح أهل الفساد وقطاع الطريق الذين يقبض عليهم، وليتم الاحتفاظ بهم من أجل التجديف، وليتم تسليمهم إلى سفن الإسكندرية، ولتنبه على القبطان والرؤساء بضرورة حبس هؤلاء حبسًا محكمًا".

المصدر: سيد محمد السيد: الإسكندرية، المرجع السابق، ص130.

التاريخ: 14 ذي القعدة 979هـ/29 مارس 1572م.

ملحوظات:- توجه الأسطول المصري إلى قبرس.

- الاتجاه إلى طرابلس لشحن السفن بالقواسين والمحاربين.
- التنسيق مع أمير رودس للاتجاه إلى قبرس.
- استخدام المذنبين في التجديف على سفن الأسطول.

ملحق «4»

أمر من الباشا بإعادة مركب البنادقة بحمولتها والتي استولى عليها قراصنة طرابلس الغرب

«بموجب البيورلدى الوارد من الوزير لمولانا أفندي وللجناب العالي عمر أغا الحوالة بديوان الثغر بخصوص تسلم المركب المعروفة بالبولافرة وما بها من الأقمشة والسلالات التي تحت يد عسكر طايفة قرصان طرابلس بالمغرب المأخوذة من طايفة النصارى البنادقة وقوبل ذلك بالقبول والامتثال.... وأشهد على نفسه كل من جواني بطيستة المعروف بيانمة النصراني البندقي وكيل قنصل طايفة النصارى البنادقة بالثغر ولو دبيستوا بيدس كاتب قنصل طايفة النصارى البنادقة المعينين من جانب قنصل طايفة البنادقة بمصر وإقرار بيتسوا بترجمة المعلم ياسف ولد سلمون اليهودي ترجمان طايفة النصارى البنادقة أشهدوا أنهم تسلموا جميع المركب المعروفة بالبولاقرة الموجودة من طايفة القراصنة... وعدتها وجميع الأرزاق والأسباب والأمتعة التي كانت مشحونة بها بوكالة الحاج إبراهيم تربانة والقابودان عثمان رايس ومحمد رايس القابودانيين على طايفة عسكر قرصان طرابلس الحاضرين بالمجلس وطايفتهم بتمام ذلك وكماله... وتصادقا على ذلك جري ذلك وحرر في سابع عشر المحرم سنة سبع وثمانين وألف من الهجرة".

المصدر: محكمة الإسكندرية: س54، ص4، م9.

التاريخ: 17 محرم 1087هـ/ 1 أبريل 1676م.

ملحوظات:- قرصنة عكسية من جانب طرابلس الغرب ضد سفينة بندقية.

- إصدار الباشا الأمر بإعادتها.
- تم إعادة المركب بحمولتها كاملة.
- توضح الوثيقة أن القرصنة لم تكن من جانب القراصنة الأوربيين فقط بل كانت من الشرق كذلك ضد السفن الغربية.

ملحق «5»

استعدادات الأسطول المصري في الإسكندرية ودمياط للمشاركة في المواجهة العسكرية بين الأسطول العثماني وأساطيل التحالف الأوربي

"هناك أربع قطع قادرغة تم بنائها مجددًا في ميناء بولاق وفي رشيد بمصر المحروسة، وقطعة قاليتة موجودة في الإسكندرية، أي إن هناك ما مجموعه خمس قطع بحرية في مصر، وقد صدر الأمر بأن يبقى قبطان السويس في حراسة ثغر الإسكندرية، وأن يرسل أمير الإسكندرية سعيد دام عزه مع السفن التي جاءت مقدمًا إلى الأسطول الهمايوني، وأيضًا أمير دمياط شعبان، وحسام رئيس الذي كان موجودًا في محافظة الإسكندرية سابقًا يرسلون معًا بالقدرغة للالتحاق بأسطولي الهمايوني. وأمرت بأنه عندما يصل الحكم، فاليتم شحن الخمس قطع بحرية المشار إليها بـ150 فرد محارب شجاع، ولتكمل السفن بأي عدد يطلبه سعيد المشار إليه من الرؤساء الجادين الموجودين في السويس، ولتجهز السفن المذكورة باحتياجاتها ومحاربيها، ولترسل سعيد المشار إليه، وليأخذوا استعدادهم لمحافظة وحراسة الإسكندرية ونواحيها، وينبغي ألا تضع أقل من 100 محارب في كل سفينة للحراسة".

المصدر: سيد محمد السيد: الإسكندرية، المرجع السابق، ص138.

التاريخ: 20 شوال 980هـ/23 فبراير 1573م.

ملحوظات:- تجديد الأسطول بإضافة أربع قطع في ميناء بولاق ورشيد وقطعة في الإسكندرية.

- إرسال السفن الجديدة للحاق بالأسطول العثماني المزمع اشتباكه مع أساطيل التحالف الأوربي.
- دعم الأسطول العثماني بما يحتاجه من القادة في السويس.
- الاستعداد التام للدفاع عن الإسكندرية ونواحيها وأن يكون عدد المحاربين في كل سفينة للحراسة مناسبًا.

ملحق «6»

الفرنسيون والنقل البحري بين دمياط وصيدا واللاذقية

"أشهد على نفسه الذمي ماجيو النصراني الفرنساوي المستأمن حماية القنصل القاطن بمدينة طرابلس رايس الشيتية وأشهد على نفسه أنه أشحن بالمركب الشيتية لجماعته من التجار القاطنين بالثغر المذكور ستة وخمسون إردبا من الأرز الأبيض ومساية وستون قطعة قماش وستون قطعة حنا وعشرون حزمة جلد وثمانون ربطة جلد ليوصل ذلك إلى شركايهم التجار القاطنين بمدينة صيدا واللاذقية وأن عليه حفظ ذلك وصونه وإيصاله إلى الناحيتين المذكورتين وتفريغ الوسق المذكور بمعرفة حكام الشريعة والعودة برجعة ذلك مع سلامة الله تعالى".

المصدر: دمياط: س213، ص27، م39.

التاريخ: 23 ذو القعدة 1146هـ/ 27 أبريل 1734م.

ملحوظات:- قيام القبادنة الفرنسيين بنقل البضائع من دمياط إلى صيدا واللاذقية بالشام.

- تشمل البضائع أرز وأقمشة وأجولة حناء وجلود.
- تسجيل رايس الشيتية ماجيو الفرنسي حجة شرعية بمحكمة دمياط بكمية البضائع التي يحملها عبر البحر المتوسط.
- العلاقات التجارية بين المدن الساحلية المتوسطية التابعة للدولة العثمانية.

ملحق «7»

نقل الأرز والسكر من الإسكندرية إلى استانبول بالسفن الفرنسية

"بموجب الفرمان الشريف المتضمن لصدور الإذن في تنزيل وإرسال زخيرة السلطنة الشريفة بمراكب النصارى المستأمنة المرساة بمينا ثغر إسكندرية إلى محمية اسلامبول على جاري العادة في إرسال ذلك في كل سنة الواردة من محروسة مصر على يركلرجي الحاج عمر من طريق وكيل الخرج السلطنة العلية بمعرفته أشهد عليه الذمي جو قزيت قابدانة الفرنسيس المستأمن رايس الغليونة المرساة بمينا الثغر أنه قبض وتسلم وأشحن بغليونة من زخيرة السلطنة الشريفة 2500 زنبيلاً من الأرز الأبيض بالكيل الرومي 19638 كيلة، وسبعة وعشرون قفصًا من السكر الأبيض وعليه حفظ ذلك وصيانته إلى حين بلاغه إلى محمية اسلامبول وتسليمه شرعًا".

المصدر: الإسكندرية: س63، ص131، م232.

التاريخ: 15 شعبان 1128هـ/ 4 أغسطس 1716م.

ملحوظات:- البحر المتوسط شريان ملاحي وتجاري.

- نقل الأرز والسكر من الإسكندرية إلى استانبول.
- دور القبادنة الفرنسيون في النقل البحري.

ملحق «8»

توجيه باشا مصر بالاستعداد التام لحماية سواحل مصر الشمالية من تعديات القراصنة المحتملة على سفن التجار

"أرسل خطابًا بأنه قد ورد أمري الشريف وجاء فيه: أنه ينبغي عليك شحن ما مجموعه أربع قطع بحرية ثلاثة قطع قادرغة منها تحت قيادة قبطان دمياط محمود دام عزه وقطعه قدرغه مع شكر دام عزه من أمراء مصر شحنها تمامًا بالمحاربين من جند مصر، ولترسل إلى الأسطول الهمايوني لتصل إليه. والآن فقد استعد وتهيأ شكر ومحمود المشار إليهما (دام عزهما) مع الأربع قطع بحرية. وبينما كانت متوجهة مع أمير قوجه إيلي حسن دام عزه الذي وصل للإسكندرية لأخذ البارود والبكسماط جاءت قطعة سفينة فرنسية إلى ميناء الإسكندرية... وأخبرت بأنه قد تحركت خمس قطع قدرغة لمالطة وقطعتين قاليته أيضًا لممارسة القرصنة في البحر، وأن سفن القراصنة هذه على وشك الإتيان إلى هذه النواحي لما علمت بأن الأمراء والقباطنة غالبًا سيتحركون من تلك النواحي ويغادرونها، وإذا أتى الأمراء جميعًا إلى مواقعهم، ولم يتفرقوا عن بعضهم البعض وقاموا على الحراسة في تلك النواحي فإنه سوف يتيسر (مواجهة هؤلاء)... فصدر الأمر بأنه إذا لم تتوجه السفن الأربعة إلى الأسطول الهمايوني، فالتقم على الحراسة في تلك النواحي. وأمرت بأنه عندما يصل الأمر فالتؤكد ولتنبه على محمود وشكر دام عزهما المشار إليهما أن يقوما بحراسة تلك النواحي كما ينبغي بالقادرغات، ولتحرس السفن التي تقوم بتحميل البضائع من الإسكندرية والتي تخرج لعرض البحر، ولتوصلها

إلـى رودس ولـتقم السفن الموجـودة فـي رودس أيضًـا بتسـلم هـذه السـفن سـالمة ولترسل إلى المحل المقصود، ولتظهر أنواع الإقدام والاهتمام فـي حمايـة الدولـة والولاية وسواحل البحار وسفن التجار جميعًا التي تتردد من وإلـى الإسكندرية، ولـيكن قبطـان الإسكندرية شـعبان دام عـزه مسـؤولاً عـن حراسـة تلـك النـواحي، وينبغي ألا تضيع دقيقة في حفظ وحراسة تلك النواحي".

المصـدر: سـيد محمـد السـيد: الإسـكندرية، المرجـع السـابق، ص145-146.

التاريخ: 22 ربيع الأول 984هـ/ 19 يونيو 1576م.

ملحوظات:- دور قبطان دمياط في حماية سواحل مصر الشمالية.

- تعاون السفن الفرنسية مع الأسطول العثماني لمواجهة القرصنة.
- دور قراصنة مالطة في القرصنة في البحر المتوسط.
- التنسـيق مـع أميـر رودس والإسـكندرية فـي تـأمين السـفن التجاريـة فـي البحر المتوسط.
- التأكيد على ألا يضيع دقيقة واحدة في الابتعاد عن الحراسة.
- دقة المتابعة للنواحي الأمنية في البحر المتوسط العصر العثماني.

ملحق «9»

دور السفن الإنجليزية في نقل البضائع من دمياط إلى طرابلس الشام

"حضر عثمان بن سالم الطرابلسي المغربي البازركان بالمركب البلاقة الإنجليزي المستأمنة المرساة الآن ببحر الملح الأجاج قريبًا من بوغاز الثغر رياسة الذمي ودود القابودان الإفرنجي الإنجليزي وأشهد على نفسه أنه أشحن بالمركب البلاقة لجماعة من التجار القاطنين بالثغر 140 إردب أرز أبيض، 120 خيشة ملآنة عدس وجانب قماش وعصفر ليوصل ذلك إلى شركايهم القاطنين بطرابلس الشام ومدينة اللاذقية وأن عليه حفظ ذلك وصونه".

المصدر: دمياط: س216، ص247، م59.

التاريخ: 27 ربيع الآخر 1148هـ/ 16 سبتمبر 1735م.

ملحوظات:- دور المراكب الإنجليزية في الملاحة في البحر المتوسط.

- نقل أرز وعدس وعصفر وقماش من دمياط إلى طرابلس الشام واللاذقية.
- نشاط الحركة التجارية في البحر المتوسط.

ملحق «10»

نقل صادرات مصر إلى المغرب عبر البحر المتوسط

"حضر الحاج مصطفى الأضاليلي البازركان بالمركب الشيتية الفرنساوي المستأمنة رياسة قابودان روس الفرنساوي المرساة الآن ببحر المالح.. قريبًا من بوغاز الثغر المذكور وأشهد على نفسه أنه شحن بالمركب الشيتية لجماعة من التجار بالثغر مايه إردب وتسعة وتسعون إردب من الأرز الأبيض المعباه و153 قطعة قماش وسبع قطع كتان 15 قطعة تمر بلح وخمس فردبن قلب قهوة وخمس ربط حصر ليوصل ذلك إلى شركايهم التجار القاطنين بمدينة طرابلس وأن عليه حفظ ذلك وصونه وإيصاله إلى مدينة طرابلس المذكورة وتفريغ الوسق المذكور بها وتسليمه إلى أربابه بمدينة طرابلس بمعرفة الشريعة المطهرة والعودة برخصة ذلك مع سلامة الله تعالى وأشهد على نفسه بذلك".

المصدر: دمياط: س216، ص4، م9.

التاريخ: 7 ذو الحجة 1148هـ/ 19 أبريل 1736م.

ملحوظات:- قيام مركب فرنسي "شيتية" بنقل البضائع من ميناء دمياط إلى ميناء طرابلس.

- تشمل البضائع أرز وأقمشة وكتان وتمر وبن وحصير.
- نشاط الحركة التجارية بين ولايات الدولة العثمانية الواقعة على البحر المتوسط.
- دور القبادنة الفرنسيين في النقل البحري.

ملحق «11»

دور القنصل الفرنسي في الإسكندرية في حل النزاع بين قباطنة السفن والتجار

"استأجر السيد الشريف محمد بن علي مركب القابودان دونت ولد وويت الفرنسيس رايس المركب المرساة بمينا الثغر في شعبان عام تاريخه وهي بسنانيك على أن يوسقها برزقه وأرزاق التجار من سنانيك إلى الثغر ومن الثغر إلى أزمير ذهابًا وإيابًا بمبلغ قدره (1325) قرش رومي وجميع ما ينزل بالمركب المذكورة من اليولجية يكون الثلث من ناولونهم للقبودان المرقوم والثلثان للمستأجر يقتضي ذلك القبودان من أجرته المذكورة وأنه دفع له من الأجرة وهي بسناتيك ماية قرش ودفع له بالثغر ماية قرش أيضًا وقبض من اليولجية التي وردت بالمركب ما خص المستأجر الثلثين، مائة قرش وستة قروش وزلاط وتوجه إلى ثغر رشيد فحصل له أمر في نفسه واقتضى الحال لتوجهه إلى مصر فخلف رجلاً تابعه برشيد يدعى الذمي مانولي ليتسلم أرزاق التجار برشيد ويرسلها للقابودان بالثغر بمركبه المرقوم فأحضر تابعه أربع قطع كتان واثنا عشر قطعة حنا فتغلب عليه القابودان المرقوم وأخذ منه الكتان والحنة وبعد ذلك أحضر له كتانًا من أرزاق أن التجار وأشحنها بالمركب المذكورة فربط مركبه المذكورة للعسكر فتعدى أمس تاريخه على أرزاق التجار بالمركب وأخرج منها جانبًا أرماه بالبر وطالب بتعديه على أرزاق التجار وبما ترتب عليه في ذلك وسيل سواله فأجاب بأنه لم يكن أجرة المركب المذكورة ولا تقاول معه على شيء ولا أخذ منه شيء، مما ادعى به وإنما أجر مركبه المذكورة لرجل ذمي وقبض منه المبلغ وأنه لا علاقة للمدعي في ذلك معارضة شرعية وذكر أن الرومي تابعه والمال الذي دفعه من ماله وصلب حاله.

فصدقه القابودان على ذلك وذكر بأن له جهته مبلغ الأجرة المتوافق عليها في نظير حضور المركب من سنانيك إلى الثغر وأن عليهماية قرش فعارضه في ذلك السيد محمد المدعي المرقوم وذكر بأنه لا يلزمه نصف الأجرة المذكورة وطال النزاع بسبب ذلك فسيل ترجمان الفرنسيس بالثغر مولانا أفندي المومى إليه المهلة في ذلك إلى أن يعرض على قنصل الفرنسيس بالثغر يومًا واحدًا ورضي الخصم وفي اليوم التالي حضر ترجمان الفرنسيس وأنهى للقاضي بأن القابودان توجه إلى محروسة مصر عندها التمس السيد محمد المدعى كتابه ما هو الواقع".

المصدر: الإسكندرية: س64، ص309، م556.

التاريخ: 5 ربيع الأول 1129هـ/ 27 فبراير 1717م.

ملحوظات:- نقل البضائع عبر البحر المتوسط من سنانيك إلى الإسكندرية ومنها إلى أزمير بسفينة فرنسية.

- تكلفة النقل 1325 قرشًا روميًا.
- النزاع بين مستأجر المركب والقابودان.
- انتقال النزاع إلى المحكمة.

ملحق «12»

دور الرياح وأمواج البحر في تهدم المباني الملاصقة للشاطئ

حضر الذمي حيم ولد يوسف اليهودي ترجمان طايفة النصارى الفرنساوية بالثغر وأنهى إلى القاضي بأنه قبل تاريخه قامت الرياح وتلاطمت أمواج البحر الملح الأجاج بجدار الوكالة سكن قنصل طايفة النصارى الفرنسية الكاينة بالمينا تجاه وكالة الزيت الكبرى وقف سنان باشا... وأن القنصل المذكور وطايفة النصارى التجار الساكنين بالوكالة خائفين على أنفسهم من الخراب ومتى قيام الأرياح العاصفة ثانيًا فتهدم الوكالة بالكلية ويخاف من ذلك على الجار والمار والتمس الكشف على ذلك... وتوجب أخذ نواب العاصي ومعه أحمد جاويش الكبير معمار باشي بالثغر حالاً والسيد عبد الله شيخ طايفة البنايين والمهندسين بالثغر والحاج علي اللبان شيخ طايفة النجارين بالثغر والمعلم علي النجار وغيرهم وتوجهوا إلى الوكالة المذكورة فوجدوا أربع حواصل والثلاث بيوت التي تجاه البحر من الجهة الشرقية متهدمين بالكلية وذكر أهل الخبرة المذكورين على بناء ضيق ملاصق للحايط الشرقي لأجل منع البحر عن جدار الوكالة المذكورة بصناديق من الأخشاب ويوضع بداخله الجير والحجر والخرسان وغير ذلك من الأمور اللازمة وأخلاف الرصيف المرقوم يخشى على الوكالة من قيام الريح العاصفة ثانيًا فتهدم بالكلية وضمنوا ما يصرف على ذلك وعلى بنا الحايط وإعادة الحواصل والبيوت المذكورين من أصناف الأخشاب ومسمار ومشاق وبياض وجير وأحجار وخرسانة وأجر بنايين ونجارين وقلافطة وفعلا وحدادين وغير ذلك فبلغ ما تصرف على ذلك سبعة آلاف ريال بطاقة وزيادة على ذلك أربعة عشر نصفًا فضة تخمين تحت الزيادة والنقص كشفًا شافيًا ليراجع ذلك عند الاحتياج".

المصدر: الإسكندرية: س61، ص99، م239.

التاريخ: 17 ربيع الآخر 1203هـ/ 17 يناير 1790م.

ملحوظات:– وجود وكالة ملاصقة للبحر يسكن بها قنصل الفرنسيين والتجار النصارى.

- تقدم الفرنسيين بطلب للقاضي لمعاينة المباني المتضررة من أمواج البحر.
- ندب القاضي المعمار باشي ومساعديه للكشف على المباني المتضررة.
- تكلفة إعادة بناء ما تهدم بناءً على التقرير سبعة آلاف حجر بطاقة تقريبًا.

ملحق «13»

دور الأسطول المصري في حفظ وحراسة رودس وطرابلس الغرب من هجمات القراصنة اللاوند وغيرهم

"لما حان الآن موسم البحر، وأصبح من الضروري والمهم حفظ وحراسة تلك النواحي ونواحي رودس وجميع الثغور التي ينبغي حفظها، فقد أمرت بأنه عند وصول الأمر، ينبغي أن تحذر وتؤكد على قدوة الأمراء الكرام شجاع دام عزه قبطان مصر فعلاً كما يجب بأنه عليه أن يخرج إلى البحر بالسفن المعنية بالمحافظة، وليقم بحفظ وحراسة السواحل التي اعتيد حراستها وحفظها من قديم سواء في أطراف طرابلس أو سواحل رودس وأيضًا الأماكن التي تتعرض لتعدي اللوند والقراصنة على الوجه اللائق، والحيلولة دون تعرض التجار وسائر المسافرين الذين يسيرون في البحر للأذى والضرر من اللوند والقراصنة وكافة الكفار الخاسرين، وألا تفوت دقيقة في حدوث ذلك وصيانته، ولتكن على تمام البصيرة، ولتعرض أولاً بأول ما يحتاج العرض على سدتي السعيدة".

المصدر: سيد محمد السيد: الإسكندرية: المرجع السابق، ص112.

ملحوظات:- توجيه الأسطول المصري للدفاع عن طرابلس ورودس.

- التصدي لهجمات القراصنة اللاوند.
- الحيلولة دون تعرض التجار والمسافرين لأخطار القراصنة.
- عرض الأمور أولاً بأول على من له ولاية الأمر.

ملحق «14»

إقرار القنصل الفرنسي والإنجليزي بمصر بعدم مسؤوليتهما عما يحدث من أعمال قرصنة ضد التجار المسلمين

"لدى مولانا أفندي بعد أن ورد البيو لدى الشريف الواجب القبول والتشريف المسطر باللغة التركية من الديوان العالي بمصر المحمية الذي من مضمونه أن قنصل طايفة النصارى هما لميره قنصل طايفة الفرنسيس ووبلام فارنيتوم قنصل طايفة الإنكليز بمحروسة مصر كلاهما المستأمنين القاطنين بمصر قدما عرض حال بالديوان مضمونه أن حدث الآن بالبحر مراكب قرصان لا تحصى من كثرتها مختلفة الأجناس منها الطين على زربا وطوت وغير ذلك وصاروا يعارضون مراكب النصارى بالبحر ويأسروا منهم ويأخذوا ما يمكنهم أخذه ويخشى على المسافرين وأرزاق التجار التي تشحن بالمراكب المذكورة إلى بلاد الإسلام وأنهما من الآن صارا لا يأذنا باشحان أرزاق المسلمين بمراكبهم وإذا شحن شيء من الآن وحصل فيه شيء لا علاقة لهما في ذلك لا بضمانة ولا بكفالة مطلقًا والتمسوا بيورلدى بذلك.

وورد البيورلدى المرقوم ونودى به بالثغر بعد أن قوبل بمزيد الامتثال إلى آخر ما تضمنه البيورلدى المرقوم حضر لمجلس الشرم الشريف المشار إليه بين يدي مولانا أفندي المومى إليه قنصل طايفة الإنكليز بالثغر هو استيفن مولا الإنكليز وأنهى وأخبر مولانا أفندي المومى إليه بأنه أخرج نفسه من علاقة المراكب المذكورة وأنه صار من الآن لا علاقة له في شيء من ذلك وأنه صار من يوم تاريخه ليس بضامن ولا بكافل للمراكب المذكورة ولا شيء منهم ولا يشحن بهم ولا بأحدهم من

أرزاق وبضايع بإخباره بذلك إخبارًا مرضيًا جرى ذلك وحرر في أواخر شوال من شهور سنة تسع وعشرون وماية وألف".

المصدر: الإسكندرية: س65، ص8، م18.

التاريخ: 29 شوال 1129هـ/ 7 أكتوبر 1716م.

ملحوظات:- انتشار القرصنة في البحر المتوسط في القرن الثامن عشر.

- تنصل القناصل من القرصنة.
- إصدار أمر من الباشا بعدم مسؤولية القناصل عن القرصنة.
- تدخل الباشا فيما يتعلق بالقرصنة مما يدل على أنها أصبحت ظاهرة.

ملحق «15»

دور أمير الإسكندرية في قيادة الأسطول العثماني لحماية وتأمين السواحل والسفن الإسلامية من القراصنة

"لما كان أمير أمراء الجزائر حالاً قبطاني قليج علي دام أقباله متوجهًا للحملة الهمايونية مع بعض الأمراء الكرام والعساكر الشجعان، وكان من الضروري حفظ وحراسة مناطق المياه ما بين الجزر وطرق أعالي البحار، فقد عين أمير سنجق الإسكندرية رجب دام علوه قائدًا في البحر المتوسط بدلاً منه، ولتتوجه أنت (رودس سنجق بكي) وأمراء ساقيز وصقليه ومرسين وماغوسة بسفنكم إليه ولتلحقوا جميعًا به، حيث صدر الأمر بقيامكم بحراسة هذه المناطق... ولتحذروا من أن تلحق سفن القراصنة الكفار الموجودة في عرض البحر الضرر بسفن التجار التي تتوجه باستمرار من الإسكندرية إلى استانبول ومن استانبول إلى مصر ومن رودس إلى الإسكندرية ومن الإسكندرية إلى رودس".

المصدر: سيد محمد السيد: الإسكندرية، المرجع السابق، ص156-157.

التاريخ: 8 ربيع الأول 987هـ/5 مايو 1579م.

ملحوظات:- تعيين أمير الإسكندرية كقائد للأسطول العثماني في البحر المتوسط.

- انتقال قائد الأسطول العثماني في البحر المتوسط وكان قبطان الجزائر لقيادة الأسطول العثماني.
- إصدار الأمر بتوجيه أمراء رودس وساقيز وصقلية ومرسين وماغوسة للحاق بأمير الإسكندرية.

ملحق «16»

دور قراصنة إيطاليا في القرصنة في القرن السابع عشر

"أقر الرايس رمضان بن أحمد الدمياطي الأصل عرف بعشاش وهو الأسير سابقًا ببلاد مسينا بلاد العدو المخذول دمرها الله تعالى إقرارًا شرعيًا أنه في صحته واختياره وجواز الإشهاد عليه شرعًا أنه في ذمته بحق صحيح شرعي ووجه صريح مرعي مبلغًا قدره من الذهب الشريفي السكة الأحمر ماية دينار واحدة وستون دينارًا لزم ذمته لمرزه ولد وانيس النصراني الأرمني من ديار بكر الحاضر بالمجلس وهو القدر الذي افتدى الرايس رمضان رقبته من بلاد العدو المخذول قبل تاريخه يقوم الرايس رمضان المذكور بالمبلغ المرقوم جملة واحدة لمرزه النصراني المذكور على حكم الحلول الشرعي وسبيله يقوم له بذلك متى أجاب واختار ومقر إعلانه وقدرته على ذلك ووفاية لذلك وصدقه على ذلك جميعه مرزه النصراني تصديقًا شرعيًا وثبت الإشهاد جرى ذلك وحرر في سابع عشر رمضان سنة ثلاثة عشر وألف هجرية".

المصدر: الإسكندرية: س35، ص10، م6.

التاريخ: 17 رمضان 1013هـ/ 6 فبراير 1605م.

ملحوظات:- قيام قراصنة مسينا الإيطالية بدور في القرصنة.

- دور النصارى الأرمن في الوساطة في افتداء الأسرى.
- تم فداء الأسير ومقابل الفداء يدفع مؤجلاً.
- تؤكد الوثيقة أن الدافع الاقتصادي له دور مهم في القرصنة.

ملحق «17»

استيلاء القراصنة الفلمنك على مركب في طريقها من شرق البحر المتوسط إلى غربه

"ادعى الرايس سالم بن عبد الله علي عبد الجليل محمد الزعروتي الدرناوي كلا منهما أن المدعي المذكور يستحق بذمة المدعى عليه ثلاثون قرشًا كلابًا حجرًا بقية ثلث فردة قهوة ابتاعها من سابق من نحو ثلاث سنوات وطالبه بذلك وسيل المدعى عليه فأجاب بأنه هو ورجل آخر يسمى الحاج محمد المسطاني استأجرا مركبًا من مراكب النصارى وهما بالثغر الإسلامبولي ومن جملة من نزل معهما من التجار المدعي المذكور ولما بلغوا إلى مدينة ساقس طلع المدعي من المركب وحاسب على ما عليه من النولون من الثغر إلى ساقس المذكورة وطلع عليه أجرة خمسون قرشًا كلبًا ونصف وكان عند المدعي ثلثي الفردة القهوة المذكورة فأذن للمدعى عليه ووكله بأن يبيع ثلثي الفردة القهوة بإسلامبول ويدفع لرب المركب ناولونه الخمسين أسديًا والنصف والباقي يدعه عنده كأمانة لا يتصرف فيها حتى يأخذها منه ووصل إلى إسلامبول وباع القهوة بثمانين كلبًا ونصف أسدي وبقي تحت يده بقية ذلك وضعها في صندوق بالمركب وسافر شريكه بالمركب وبها الدراهم وهو عايد إلى بلاد المغرب ثم لحق بها إلى بلاد أزمير ثانيًا ثم سافروا إلى بلاد المغرب ثانيًا والمبلغ في الصندوق وفي الطريق قابلهم النصارى العصاة الفلمنك وأخذوا المركب وضاع ما كان معه ومن جملته الأمانة المذكورة وحلف المدعى عليه على المصحف العثماني... وبمقتضاه منع المدعي المذكور عن معارضة المدعي عليه جرى ذلك وحرر في عشرين جمادى الثاني سنة سبع عشر ومااية وألف".

المصدر: الإسكندرية: س61، ص9، م20.

التاريخ: 20 جمادى الآخرة 1117هـ/ 9 أكتوبر 1705م.

ملحوظات:- نزاع حول مبلغ من المال استولى عليه القراصنة.

- رفع دعوى قضائية لاسترداد المبلغ.
- إثبات المدعى عليه بشهود ضياع المبلغ في المركب الذي استولى عليه القراصنة.

ملحق «18»

دور قبطان مصر في تأمين وحراسة جزيرة رودس من القراصنة

"لما صدر الأمر لأمير رودس بالالتحاق بقبطاني بياله دام إقباله بالسفن الموجودة معه، وكلفتك حراسة رودس، فقد صدر أمري بأنه عندما يصلك هذا التكليف ينبغي ألا تتأخرن ولتتوجه إلى رودس، ولتلتقي بقبطاني المشار إليه، ولتقم أنت بحراسة وحماية رودس، ونواحيها كما ينبغي بحسب الأمر، ولتدفع الضرر الصادر عن الكفار الخاسرين وسفن جميع القراصنة على القلاع والبقاع والنواحي والقرى وعلى جميع مسافري البحار، وألا تضيع دقيقة واحدة في الحفظ والحراسة، وألا تعطي أمانًا، ولتصل إلى رودس، حيث إن أمير رودس لن يخرج إلى بيالة باشا في عرض البحر ما لم تصل إليه أنت، فينبغي ألا تتأخر، ولتحذر من الإعاقة، وقد صدر حكم شريفًا لك لإيصاله إلى أمير أمراء مصر، فالتبعثه إليه أيضًا".

المصدر: سيد محمد السيد: الإسكندرية، المرجع السابق، ص10، 11.

التاريخ: 16 جمادى الأولى 967هـ/16 ديسمبر 1559م.

ملحوظات:- تكليف قبطان مصر بحراسة جزيرة رودس.

- تأمين رودس ونواحيها وقلاعها وقراها وجميع المسافرين.
- التأكيد على قائد الأسطول المصري بعدم التأخر لأن قبطان رودس لن يخرج إلا بعد وصوله.
- دقة التنسيق بين قيادات الأسطول العثماني في البحر المتوسط.

ملحق «19»

أسر القراصنة الإنجليز 58 مسلم كانوا يستقلون سفينة فرنسية تقلهم من تونس إلى الإسكندرية

"بموجب البيولدي الشريف المطاع الواجب القبول والتشريف والاتباع الوارد من الديوان العالي بمصر المحروسة على بياض المؤرخ بسابع شهر ذي الحجة الحرام ختام سنة أربعة عشر وألف من حضرة سيدنا ومولانا الوزير المعظم والمشير المفخم والدستور المكرم ناصف المظلوم ممن ظلم مدبر أمر جمهور العالم بأقوى الهمم ذي الرأي الصايب والفهم الثاقب مولانا محمد باشا كتب الله له من الخيرات ما يشاء كافل المملكة الإسلامية بالديار المصرية والأقطار الحجازية دامت سعادته وأبدت سيادته إلى يوم الدين أمين على يد فخر الأعيان عمدة الأكابر ذي الشان الأمير حسن جاويش من أمر المتفرقة بمصر المحروسة في خصوص ما سيذكر فيه خطابًا لمولانا قاضي الثغر السكندري المرقوم ولأغا الحوالة بديوان الثغر المرقوم وكتخدا البيك والمتحدث على الكمرك ودزدارية القلاع وسردارية السبع بلكات بالثغر المرقوم الذي من مضمونه الشريف وقانونه المنيف الفحص والتفتيش على الثمانية وخمسين نفرًا من المسلمين المأسورين ببلاد النصارى الحربيين دمرها الله تعالى وعن بلادهم وحقيقة الحال في ذلك وهم الذي كانوا بمركب النصارى الفرنسيس التي توجهت قبل تاريخه من الثغر فتلاقا معها مركب نصارى إنكليز فلمنك فأسروها وأخذوا ما هو مشحونًا بها من أموال التجار وقوبل ذلك بمزيد الامتثال بمحضر كل من قدوة الأماجد حاوي المحامد الأمير إسماعيل أغا الحالة بديوان الثغر والوكيل به حالاً والجناب الأمير مصطفى كتخدا البيك حالاً والجناب العالي حاوي المعالي الأمير علي أغا دزدار الحصار الكبير الأشرفي حالاً والجناب العالي الأمير مصطفى جوربجي سردار طايفة مستحفظان حالاً والسيد الشريف مصطفى جلبي

أوده باشتي طايفة عزبان حالاً والجناب العالي الأمير محمد جوربجي سردار طايفة كومليان والجناب العالي الأمير علي جوربجي تفكجيان والسيد الشريف عبد الله جوربجي سردار طايفة الجراكسة وفجر الأكابر حاوي المفاخر السيد الشريف أبي العباس أحمد كتخدا مدينة تونس سابقًا والمستوطن يومئذ بالثغر المرقوم وغيرهم زيد قدرهم وقرى عليهم البيورلدى المشار إليه بحضرة المعين المشار إليه فأخبر كل منهم على طريق الشهادة الشرعية وفخر الأعيان محمد كتخدا ترسانة الثغر المرقوم حالاً وفخر الأكابر الحاج سليمان كتخدا الشهير بغانم والسيد الشريف سلام الشهير بابن غانم والمكرم الأمثل الحاج سليمان الشهير بدرعت شيخ طايفة المغاربة والمكرم الأمثل الحاج علي بن سعيد المغربي وفخر الأعيان الحاج محمد شامي باشي الشهير بالمراكشي عن الإخبار الشرعي والاستفسار الصريح المرعي بمعرفة جماعة المسلمين الماسورين ومعرفة بلادهم المعرفة الشرعية النافية لدعوى الجهالة وأسبابها شرعًا وأن الأموال المشحونة بغرابيتي المركب الفرنسيسي الماسورة وهي قادمة من مدينة تونس إلى الثغر السكندري ولكل من قدوة التجار الحاج محمد شاعي ياشي وقدوة الأمر الكرام عمدة الكبرا الفخام الأمير مصطفى جوربجي سردار طايفة مستحفظان بثغر رشيد المحروس يومئذ والأجل الأمثل الحاج سليمان الشهير بشلتوت من طايفة التجار بالثغر السكندي والمكرم الأمثل الحاج عمر حجازي المغربي المستوطن بالثغر المرقوم وأن الماسورين هم المحترم حسين بن عثمان من أهالي فزايرون والمكرم سليمان بن سليمان بن علي الأزمرلي ومن أهالي الثغر السكندري المرقوم محمد بن عبد الكريم والبدري محمد بن الحاج إبراهيم والمحترم إبراهيم بن حسين ومن أهالي (غير مقروءة) مصطفى ومن أهالي ثغر رشيد الحاج علي والحاج أحمد ومن أهالي ناحية حوش عيسى بولاية البحيرة عمر بن حسين ومحمد بن علي وبقية الثمانية وخمسين نفرًا ذكورًا وإناثًا وأن الأسارى المذكورين لم يكن منهم أحد من أهالي وجاق الجزاير بالمغرب ولا من وجاق مدينة تونس ولا من وجاق طرابلس المغرب وأن مركب النصارى الإنكليز والفلمنك التي أسرت مركب النصارى الفرنسيس المذكورة التي بها طايفة المسلمين الماسورين

المذكورين وبقية الأرزاق والذكور والإناث يعتقدون أنهم من عسكر وجاق الجزاير وتونس وطرابلس وليس الأمر كذلك واعتقادهم لا حقيقة له وإنما هم من أهالي النواحي المعنية أعلاه والأرزاق المشحونة بها للجماعة المذكورين أعلاه إخبارًا كافيًا وقع موقع القبول لا ريب ولاشك ثم بعد ما شرح أعلاه أشهد على نفسه كل من الأمثل الحاج محمد شاعي باشي الشهير بالمراكشي والمكرم الحاج سليمان الشهير بشلتوت والحاج عمر جمادة المذكورين أعلاه شهوده الإشهاد الشرعي وكل منهم بأكمل الأحوال وأتم الأوصاف المعتبرة شرعًا أنهم وكلوا المكرم الأمثل الحاج أحمد الشهير بالرحباني في خلاص أرزاقهم التي كانت بالمركب الماسورة وأنابوه مناب أنفسهم وأذنوه بقبض ذلك واستخلاصه وتسلمه ورضوا بقوله وفعله توكيلاً وإنابة وإذنًا ورضًا شرعيًا مقبولاً ذلك من كل منهم شرعًا حسبما أشهد على نفسه كل منهم بذلك الإشهاد الشرعي المقبول شرعًا ولما تم الحال على هذا المنوال كتب ذلك ضبطًا لواقعة الحال عند الطلب والسوال يراجع عند الاحتياج إليه وليعرض على من له ولاية الأمر فيه ليرتب على كل أمر مقتضاه وليكون حجة عند المحجة جرى ذلك وحرر كما وقع ونظر في اليوم المبارك الرابع من شهر محرم الحرام افتتاح سنة خمس عشر وماية وألف".

المصدر: الإسكندرية: س60، ص249، ص428.

التاريخ: 4 محرم 1115هـ/ 20 مايو 1703م.

ملحوظات:- أسر 58 مسلم ومطالبة الباشا لقاضي ثغر الإسكندرية بالتحقيق في الأمر.

- تم الأسر في البحر المتوسط ما بين مدينة تونس والإسكندرية.
- القراصنة إنجليز أسروا المركب بما فيها والمركب يملكها فرنسي.
- حضور عدد كبير من أودباشية- قادة- وجوربجية- ضباط- الفرق العسكرية.
- توكيل الحاج أحمد لكي يستخلص الأسرى وأموالهم من القراصنة.

ملحق «20»

أوضاع الأسرى في مالطة "البيع عنهم بالوكالة"

"اشترى الرايس يوسف بن صالح المغربي شهر بالحلجي بماله لنفسه خاصة دون غيره من بايعه الحاج مصطفى الدخاخني بالثغر من الحاج سلامة الصعيدي الدخاخني بالثغر كان... القايم بالوكالة الشرعية عن سالم الأسير الآن بمالطة دمرها الله تعالى من محمد بن عبد العظيم الشهير بالخولي.... ما هو في ملكه وتصرفه جميع الحصة التي قدرها الثلثان ستة عشر قيراطًا على الشيوع في كامل المكان الكاين بالثغر المشتمل على أرض وبنا ومساكن وحقوق بثمن قدره سبعة آلاف فضة ثمنًا حالاً مقبوضًا باعترافه بذلك وعليه الخروج من عهدته بما قبضه بالطريق الشرعي جرى ذلك وحرر في تاسع ذي القعدة ستة تسع وعشرين وماية وألف هجرية".

المصدر: الإسكندرية: س65، ص4، م8.

التاريخ: 9 ذي القعدة 1129هـ/ 15 أكتوبر 1717م.

ملحوظات:- توكيل الأسير في مالطة لمن يبيع له قطعة أرض يملكها.

- أهلية الأسير في توكيله لمن ينوب عنه.
- سلاسة المعاملات في العصر العثماني.

ملحق «21»

علاقة أسير مسلم في جزيرة مالطة بفرنسي وروسي في الإسكندرية

"بترجمة ترجمان الفرانساوية بالثغر أقر واعتراف وأشهد عل نفسه الخواجة الروسي القاطن بالثغر وهو الوكيل عن أحد تجار الفرنساوية الخواجة فرانسيسكو الشهير بقاردة القاطن بجزيرة مالطة دمرها الله تعالى الثابت توكيله عنه بحجة من مالطة مؤرخة شهر ذي القعدة... أقر واعترف أنه قبض وتسلم ووصل إليه لموكله الخواجة فرانسيسكو من الحاج عبد الرحمن الأسير بجزيرة مالطة بن عبد الرحمن عياد المغربي القاطن بدمياط في نظير دينه وقدره اثنان وسبعين فندقلي تسلمًا ووصولاً شرعيًا باعترافه بذلك... وعلى الخواجة الروسي الوكيل الخروج من عهدة ما قبضه لموكله الخواجة فرانسيسكو... وصار لا مطالبة على الحاج عبد الرحمن في غيبته المذكورة... حسبما توافقا على ذلك حرر في غرة ذي الحجة سنة سبع وأربعين ومائة وألف هجرية".

المصدر: محكمة الإسكندرية: س73، ص418، م515.

التاريخ: غرة ذي الحجة 1147هـ/ 24 أبريل 1735م.

ملحوظات:- دور الفرنسيين في الترجمة.

- وكالة روسي عن تاجر فرنسي.
- ارتباط الأسرى المسلمين في جزيرة مالطة بالجاليات الأجنبية.
- أهلية الأسرى في ممارسة الأنشطة الاقتصادية وهم في الأسر.
- وساطة الجاليات الأجنبية بين الأسرى وغيرهم.

ملحق «22»

قيام الأسرى في مالطة بالتصرف في أملاكهم من خلال وكلاء بالبيع والشراء

"ثبت لديه توكيل الحاج مصطفى الدخاخني بالثغر عن المحترم سالم الأسير بمالطة دمرها الله تعالى في بيع الحصة التي قدرها الثلثان ستة عشر قيراطًا من الدار الكاينة بجزيرة الثغر بالنجع البحري... وأنه أقامه مقام نفسه وبدلاً عن شخصه وأذنه ببيع ذلك بشهادة كل من الحاج مصطفى بن مصطفى والريس يوسف لاظ ومحمد بن إبراهيم فايد وأمين الدين بن حسن الأسير كل منهم القادمين جميعًا في تاريخه من مالطة المذكورة المؤدين شهادتهم التأدية الشرعية وقبل ذلك الحاج مصطفى قبولاً شرعيًا جرى ذلك وحرر في أواسط ذي القعدة سنة تسع وعشرين وماية ألف هجرية".

المصدر: الإسكندرية: س65، ص6، م12.

التاريخ: 15 ذي القعدة 1129هـ/ 21 أكتوبر 1717م.

ملحوظات:- قيام الأسرى في مالطة بالبيع والشراء من خلال وكلاءهم.

- شهادة مجموعة مسلمين على التوكيل كانوا أسرى في جزيرة مالطة.
- لم يقف الأسر حائلاً دون ممارسة الأسرى لعمليات البيع وخلافه.
- دقة المعاملات وتوثيقها في العصر العثماني.

ملحق «23»

قيام أمير ردوس وقبطان الإسكندرية بتأمين السفن التجارية الإسلامية في البحر المتوسط من خطر القراصنة

"لقد صدر الأمر بأنه عندما تصل القادرغة المرسلة إلى مصر المحروسة الآن إلى تلك النواحي فلتقم وهي في طريق مجيئها بسحب سفن التجار المتوجهة إلى مصر والتي تصادف في عرض البحر عند مجيئها إلى الطرف الآخر بسحبها إلى الطرف الآخر، ولتسحب التي تأتي لذلك الطرف إلى هذا الجانب وإيصالها إلى الناحية المقصودة. وقد أمرت بأنه عندما يصل الأمر فإنه ينبغي عليكما سوق سفن التجار التي تصادف في عرض البحر بينما تجيء وتذهب وفقًا لأمري الصادر، بحيث توصلا تلك التي تريد التوجه إلى مصر لمصر والتي ترغب في الإتيان إلى هذا الجانب إلى هذا الجانب، ولتحذران من الوقوع في غدر سفن القراصنة".

المصدر: سيد محمد السيد: الإسكندرية، المرجع السابق، ص144.

التاريخ: محرم 984هـ/ أبريل 1576م.

ملحوظات:- قيام قطع الأسطول المصري بتأمين السفن التجارية المتوجهة من وإلى مصر.

- سحب السفن التجارية كلٌّ للناحية التي تتجه إليها.
- التحذير من الوقوع في أيدي القراصنة في عرض البحر.

ملحق «24»

اقتراض مسلم قرضًا من نصراني مشرقي ليفتدي به نفسه من الأسر

"أقر محمد بن قاسم بن أحمد الرشيدي وهو الأسير سابقًا بمسينا ببلاد العدو المخذول دمره الله تعالى بالمجلس إقرارًا شرعيًا أنه لزم ذمته بحق صحيح مرعي لسفر ولد يانوس الحاضر بالمجلس مبلغًا من الذهب الجديد السلطاني معاملة تاريخية بالديار المصرية ماية دينار واحدة لسفر المذكور عن بدل قرض شرعي افتدى رقبته من بلاد العدو المخذول يقوم بها جملة واحدة متى أحب واختار مقرًا بقدرته على ذلك وصدقه على ذلك سفر المذكور أعلاه جرى ذلك وحرر في سابع عشر رمضان سنة ثلاثة عشر وألف هجرية".

المصدر: الإسكندرية: س35، ص10، م7.

التاريخ: 17 رمضان 1013هـ/ 6 فبراير 1605م.

ملحوظات:- ارتباط المشارقة نصارى ومسلمين بعلاقة طيبة في أوربا.

- إقراض نصراني مسلم قرض لافتدائه من الأسر.
- إعطاء الأسير القرض على أن يرده متى استطاع ذلك.
- سلاسة المعاملات في العصر العثماني.

ملحق «25»

فداء أسرى القرصنة

"تعامل محمد باشي والحاج حسين بن حسن الاستانبولي كل منهما مع المعلم خضر ولد إسكندر النصراني الأرمني معاملة شرعية على أن المعلم خضر المرقوم يفتدي لهما حسين بن محرم من جزيرة مالطة دمرها الله تعالى ويكون للمعلم خضر النصراني بذمته بحق صحيح شرعي ما جملته من الذهب الشريفي أربعمائة دينار وهما في ذلك متضامنان ومتكافلان ومتى خلص حسين بن محرم من الأسر وخرج من جزيرة مالطة دمرها الله تعالى صحبة خضر النصراني وتوفي أو غرق يدفع له المبلغ المعين ويكون دفع المبلغ عند بلاغ حسين الأسير إلى الثغر بالصحة والسلامة وتصادقا على ذلك جرى ذلك وحرر في ثامن ربيع الأول سنة ستة عشر وألف هجرية".

المصدر: إسكندرية: س42، ص239، م780.

التاريخ: 8 ربيع الأول 1016هـ/ 3 يوليو 1607م.

ملحوظات:- دور الأرمن في فداء الأسرى.

- الاتفاق على دفع الفدية متى وصل الأسير إلى الإسكندرية.
- تسجيل الحجة في سجلات المحكمة للرجوع إليها عند الاحتياج.

ملحق «26»

دور النصارى المشارقة في افتداء الأسرى المسلمين من جزيرة مالطة

"حضر الحاج أحمد بن الحاج صقر الرومي وصحبته الذمي أصلان ولد مراد النصراني الأرمني الأزرومي واشترى الذمي مراد من بايعه أحمد المذكور فباعه جميع المملوك الفرنجي المدعو فرتشوقوا الحاضر معهما بالمجلس الشاب البالغ العذار الطويل القامة الذهبي اللون المعترف لسيده بالرق والعبودية... اشتراه بثمن قدره مائتا قرش وأربعين قرشًا من القروش الفضة الأسدية وتسلم المشتري المذكور المملوك ثم أذن البايع للمشتري أن يفك أسر ولد أخته حسين بن مجد الأسير بجزيرة مالطة دمرها الله وأهلها بالمبلغ المذكور إذنًا شرعيًا وتصادقا على ذلك... جرى ذلك وحرر في الحادي والعشرين من ذي الحجة سنة واحد وسبعين وألف من الهجرة".

المصدر: القسمة العربية: س48، ص18، م35.

التاريخ: 21 ذي الحجة 1071هـ/ 17 أغسطس 1661م.

ملحوظات:- دور جزيرة مالطة في القرصنة في العصر العثماني.

- قيام نصراني أرمني بالوساطة لافتداء الأسير.
- الفداء مقابل مملوك فرنجي ثمنه 240 قرش أسدي.

ملحق «27»

نزاع على باقي فدية أسير في مالطة

"خليل ابن محمد من أنفار الحصار الكبير الأشرفي دفع عنه الحاج قاسم ابن خليفة وهو أسير بمالطة دمرها الله تعالى بإذنه في فديته ماية ريال حجر وحضر إلى الثغر المرقوم ولم يدفع للحاج قاسم مبلغ الماية ريال حجر ولم يدفع له والآن سافر خليل المذكور إلى محمية إسلامبول وتوفي بمراكب السلطنة وقبل سفره ضمن والد المرقوم ذمة ولده خليل المرقوم ومبلغ المائة ريال الحجر الذي دفعها عنه بإذنه في فديته.... وتوفي خليل ببحر السلطنة المذكورة بعد أن تواترت الأخبار بموته وقام الحاج قاسم مطالبًا والده المرقوم بالمبلغ وأحضر قاسم شاهديه الذين شهدا بذلك وألزم والد المتوفى بالمبلغ جرى ذلك وحرر في ثاني عشر شعبان سنة ثمان وعشرين وماية وألف".

المصدر: الإسكندرية: س63، ص33، م121.

التاريخ: 12 شعبان 1128هـ/ 1 أغسطس 1716م.

ملحوظات:- وقوع أحد رجال الحصار الكبير الأشرفي "القلعة" في يد القراصنة.

- دفع أحد الأشخاص الفدية عنه.
- موت الأسير بعد الفداء وقبل دفع الفدية.
- إلزام والد المفتدى بدفع الفدية عن ولده بعد ثبوت المبلغ بشاهدين.

ملحق «28»

استثمارات الجاليات الأوربية العقارية في مصر

"استأجر الخواجا روشتي ولد الذمي يوسف الإفرنجي البندقي لنفسه من بايعية الذمي أنطوان الشاب البالغ العذارين ولد الذمي يوسف كركور النصراني الأرمني وأختيه لوالده هما هوريه وأنه المرأتين وبما للذمي أنطون من وصاية على أخيه القاصر يعقوب المراهق.. جمع ملك بنا المكان الكاين بقنطرة الموسكي بحارة التركماني... تواجر المدة الطويلة ثمان سنوات كاملة متوالية هلالية بأجرة قدرها ثمانماية ريال حجر بطاقة كل سنة ماية ريال بالسوية بين الورثة وتصادقوا على ذلك... حرر في غرة ذي الحجة سنة أربع وثماني وماية وألف هجرية".

المصدر: محكمة القسمة العربية، س123، ص ص71، 72، م126.

التاريخ: غرة ذي الحجة 1184هـ/ 18 مارس 1771م.

ملحوظات:- ارتباط الأرمن بعلاقات اقتصادية مع الخواجا روزيتي مستشار علي بك الكبير.

- امتلاك الأرمن عقارات تقدر بمبالغ كبيرة بمقياس العصر.
- دور الأوربيين في الاستثمارات العقارية.

ملحق «29»

زواج الخواجا كارلوروزيتي البندقي مستشار علي بك الكبير من شامية

"بحضرة مجموعة شوام أشهد على نفسه الخواجا كارلوروزيتي ولد الخواجا يوسف الأفرنجي الوكيل عن كل من زوجته الذمية بربارة بنت يوسف الشهير بالزنانيري وزوجة أخيه الذمية كارتينة المرأة بنت الذمي يعقوب الحلال الأرمني.. صدق على أن الجاري في ملك وتصدق المعلم نعمة الشامي ولد كرابيد التاجر بخان الجوالي بسوق السمك بخط البندقيين جميع القطعة الأرض الخربة الكشف السماوي والجارية في وقف العارف بالله الشيخ محمد الدمرداشي من جهة وقف المرحوم حسن أفندي الدمرداشي التواجر تسعون سنة كاملة متوالية هلالية... وبمقتضى ذلك صار المعلم نعمة المشهد له يستحق التواجر المدة الطويلة المرقومة... حرر ذلك وحرر في تاسع عشر ذي الحجة سنة خمس وثمانين وماية وألف هجرية".

المصدر: محكمة الزاهد: س699، ص267، م819.

التاريخ: 19 ذي الحجة 1185هـ/ 24 مارس 1772م.

ملحوظات:- زواج مستشار علي بك الكبير من شامية وأخيه من أرمنية.

- ارتباط الأرمن ببعض كبار رجال الجاليات الأوربية.
- كان روزيتي صاحب فكرة فتح البحر الأحمر شمالاً حتى السويس أمام التجارة الأوروبية.

ملحق «30»

خريطة «1»



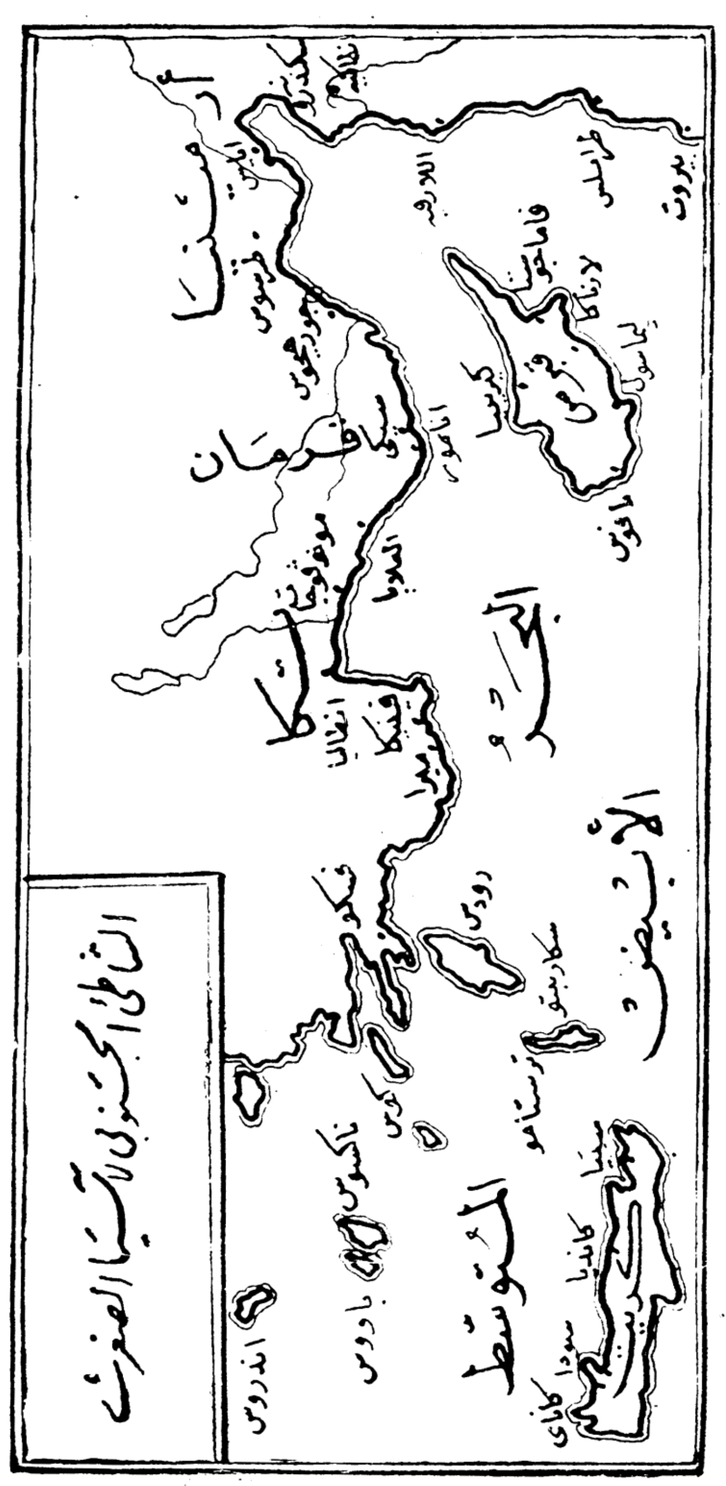
المصدر: سعيد عاشور: قبرس، المرجع السابق، ص133.

خريطة «2»



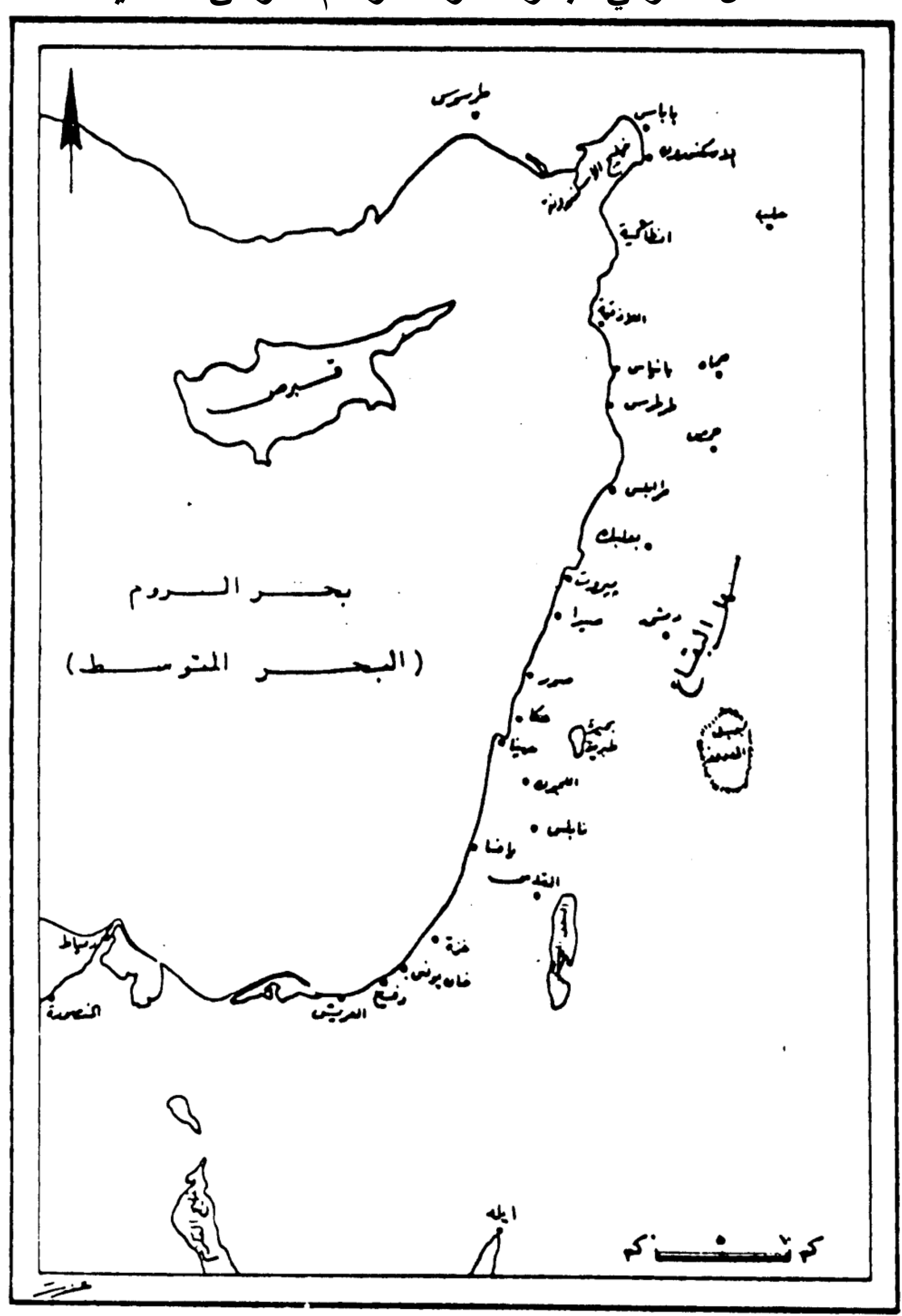
المصدر: سعيد عاشور: قبرس، المرجع السابق، ص57

خريطة «3»



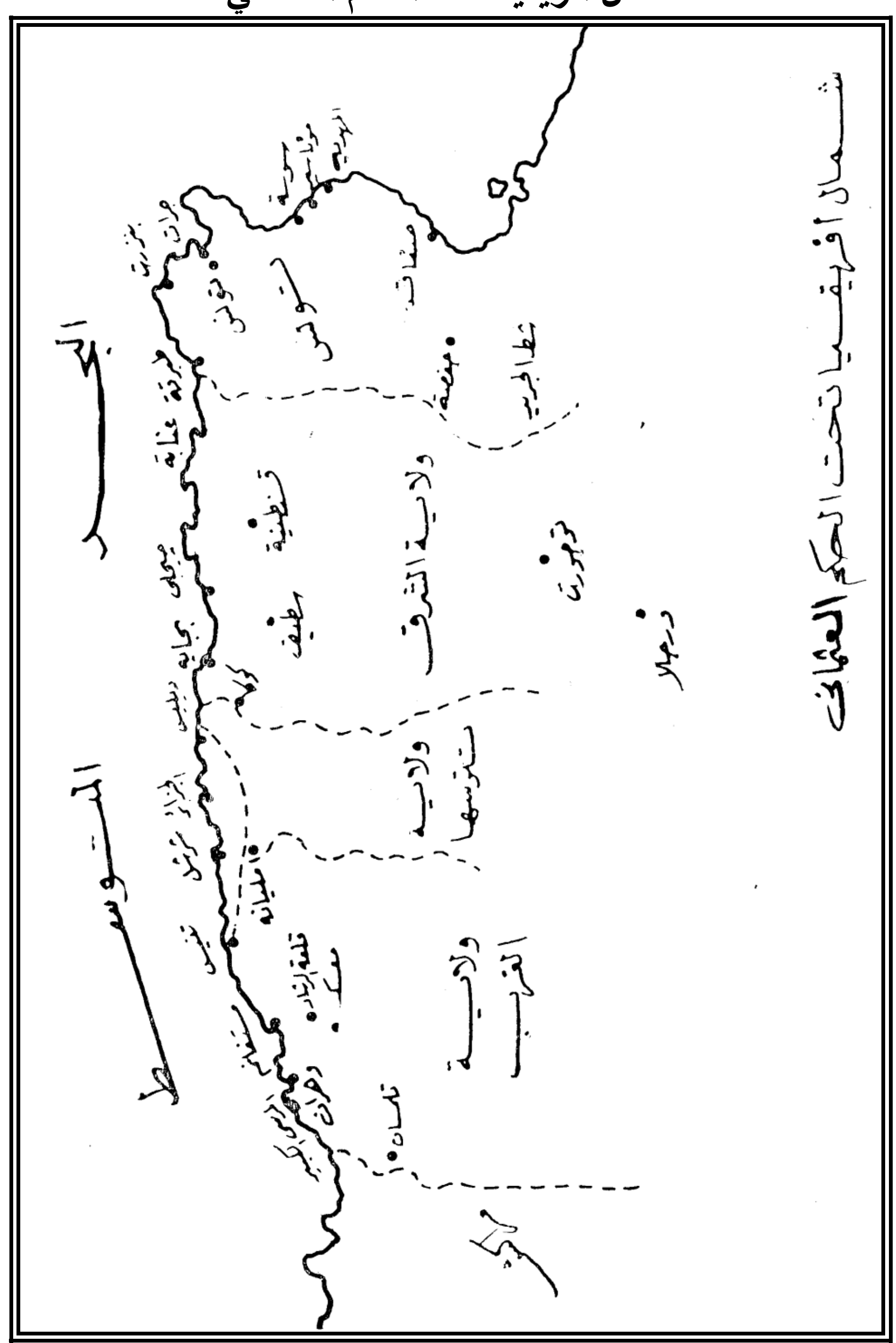
المصدر: سعيد عاشور: قبرس، المرجع السابق، ص153.

خريطة «4»
الساحل الشرقي للبحر المتوسط وأهم الموانئ الشامية



المصدر: سحر حنفي، المرجع السابق، ص271.

خريطة «5»
شمال أفريقيا تحت الحكم العثماني



المصدر: زاهر رياض: المرجع السابق، ص215.

المصادر والمراجع

أولاً- الوثائق العربية غير المنشورة :

سجلات المحاكم الشرعية:

- محكمة الإسكندرية: س3، 5، 11، 18، 19، 22، 25، 35، 40، 41، 42، 54، 57، 58، 60، 61، 63، 64، 65، 70، 71، 73، 76، 77، 90.
- محكمة باب الشعرية: س606، 628، 647.
- محكمة الباب العالي:28، 187، 307، 311.
- محكمة دمياط: س167، 190، 194، 197، 212، 213، 214، 216، 218، 256، 265، 277، 278، 281.
- محكمة الزاهد: س671، 681، 699.
- محكمة الصالحية النجمية: س457، 475، 495، 524.
- محكمة القسمة العربية: س44، 48، 78، 80، 83، 85، 86، 87 مكرر، 90، 91، 102، 106، 106 مكرر، 108، 111، 123، 124، 125، 128.
- محكمة القسمة العسكرية: س119، 149.

سجلات إسقاط القرى:س1.

ثانيًا- الوثائق المنشورة :

- قانون نامه مصر الذي أصدره السلطان سليمان القانوني لحكم مصر، ترجمة أحمد فؤاد متولي، القاهرة (د.ت).

ثالثًا- المخطوطات :

- إبراهيم اللَّقاني: نصيحة الإخوان باجتناب الدخان، مخطوط دار الكتب، فقه مالك 38، ميكروفيلم 24573.

- علاء الدين المكي: عقد الفرائد فيما نظم من الفوائد، مخطوط، دار الكتب، جغرافيا، 3472، ميكروفيلم 24573.

رابعًا- المصادر العربية :

- الجبرتي: عجائب الآثار في التراجم والأخبار، تحقيق عبد الرحيم عبد الرحمن، الهيئة المصرية العامة للكتاب، القاهرة، 2003.
- أحمد شلبي بن عبد الغني: أوضح الإشارات فيمن تولى مصر القاهرة من الوزراء والباشات، تحقيق عبد الرحيم عبد الرحمن، القاهرة، 1978.
- ابن إياس: بدائع الزهور في وقائع الدهور، تحقيق محمد مصطفى زيادة، الهيئة المصرية العامة للكتاب، القاهرة، 82-1984.
- مصطفى بن الحاج إبراهيم: تاريخ وقايع مصر المحروسة، كنانة الله في أرضه، تحقيق صلاح هريدي، ط2، دار الكتب والوثائق القومية، القاهرة، 2002.

خامسًا- المصادر الأجنبية :

- Aplin, Histoire Naturelle de L'Égypte, 1581-1584, IFAO, Le Caire, 1973.
- DeMonconys, Le Voyage enÉgypte, 1646-1674, IFAO, Le Caire, 1973.
- Sandys. G., Voyage enÉgypte, 1612, IFAO, Le Caire, 1973.
- ————: Letters on Egypt, Translated From the French, Second Edition, London (W.D).
- Sonini, C.S., Voyage dansLa Haute et BasseÉgypte, Tom. III, Paris (W.D).

- Jean Baptiste Trécourt, Mémoires Sur L'Égypte: Année 1791, Edités et Annotés Par Gaston Wiet, IFAO, Le Caire, 1922.

سادسًا- المصادر الأجنبية المعربة :

- أوليا جلبي: سياحة نامه مصر، ترجمة محمد علي عوني، تحقيق عبد الوهاب عزام وأحمد السعيد سليمان، تقديم ومراجعة أحمد فؤاد متولي، دار الكتب والوثائق القومية، القاهرة 2009.
- إستيف: دراسة موجزة حول مالية مصر منذ فتحها السلطان سليم إلى أن فتحها القائد العام بونابرت، وصف مصر، الترجمة العربية، النظام المالي، ج5، ترجمة زهير الشايب، ط1، القاهرة 1979.
- جوزيف بتس: رحلة جوزيف بتس (الحاج يوسف) إلى مصر ومكة المكرمة والمدينة المنورة، ترجمة ودراسة عبد الرحمن الشيخ، الهيئة المصرية العامة للكتاب، القاهرة 1995.
- د. دي. شابرول: دراسة في عادات وتقاليد سكان مصر المحدثين، ترجمة زهير الشايب، دار الشايب، القاهرة، 1992.
- جيرار: الحياة الاقتصادية في مصر في القرن الثامن عشر، ج4، ترجمة زهير الشايب، دار الشايب للنشر، القاهرة 1978.
- كارستيننيبور: رحلة إلى بلاد العرب وما حولها (1761-1776)، الجزء الأول، ترجمة مصطفى ماهر، المطبعة العالمية، القاهرة 1977.

سابعًا- الرسائل العلمية غير المنشورة :

- حمدي محمود محمد: الفرنسيون في مصر في العصر العثماني (1535-1798)، رسالة ماجستير غير منشورة، قسم التاريخ، كلية الآداب، جامعة حلوان، 2013.
- علي أحمد الطايش: المنسوجات في مصر العثمانية، دراسة فنية أثرية، رسالة ماجستير غير منشورة، كلية الآثار، جامعة القاهرة، 1985.

- محمد صبري الدالي: القوى الكبرى والصراع الروسي العثماني على البحر الأسود والمضايق (1833-1878)، رسالة دكتوراه، غير منشورة، قسم التاريخ، كلية الآداب، جامعة حلوان، 1997.
- مصطفى كامل عبده: العلاقات التجارية بين مصر وبلاد السودان في القرنين السادس عشر والسابع عشر، رسالة ماجستير غير منشورة، كلية الآداب، جامعة القاهرة، 2012.
- رضا أسعد: محصول الأرز وتجارته في القرن الثامن عشر، رسالة ماجستير غير منشورة، كلية الآداب، جامعة المنصورة، 2005.
- كمال حسنة: العلاقات العثمانية الفرنسية في عهد السلطان سليم الثالث (1789-1807)، رسالة ماجستير غير منشورة، كلية العلوم الإنسانية والاجتماعية، جامعة الجزائر، 2006.

ثامنًا- المراجع العربية والمعربة:

- إبراهيم شحاتة حسن: أطوار العلاقات المغربية العثمانية، قراءة في تاريخ المغرب عبر خمسة قرون (1510-1947)، منشأة دار المعارف، الإسكندرية، 1981.
- ألبرت حوراني: تاريخ الشعوب العربية، ترجمة نبيل صلاح الدين، مراجعة عبد الرحمن الشيخ، الهيئة المصرية العامة للكتاب، القاهرة، 1990.
- أحمد رمضان: تاريخ فن القتال في البحر المتوسط "العصر الوسيط"، القاهرة، "د.ت".
- أحمد دراج: المماليك والفرنج في القرن التاسع الهجري، الخامس عشر الميلادي، دار الفكر العربي، القاهرة، 1961.
- أحمد فؤاد متولي: البحرية العثمانية والبرتغالية في القرن العاشر الهجري/السادس عشر الميلادي في ضوء الوثائق التركية، ضمن أبحاث مجلة كلية العلوم الاجتماعية، العدد الرابع، 1980.
- إسماعيل سرهنك: حقائق الأخبار عن دول البحار، ج1، المطبعة الأميرية، ط1، بولاق (د.ت).

- إلهام محمد علي ذهني: مصر في كتابات الرحالة الفرنسيين في القرنين السادس عشر والسابع عشر، الهيئة المصرية العامة للكتاب، القاهرة، 1991.
- ــــ: مصر في كتابات الرحالة والقناصل الفرنسيين في القرن الثامن عشر، الهيئة المصرية العامة للكتاب، القاهرة 1992.
- ــــ: رؤية الرحالة الأوربيين لمصر بين النزعة الإنسانية والاستعمارية، دار الشروق، القاهرة، 2005.
- أندريه ريمون: الحرفيون والتجار في القاهرة في القرن الثامن عشر، ترجمة ناصر إبراهيم وباتسي جمال الدين، ج1، ط1، المجلس الأعلى للثقافة، القاهرة 2005.
- ــــ: المدن العربية الكبرى في العصر العثماني، ترجمة لطيف فرج، دار الفكر للدراسات والنشر والتوزيع، القاهرة، 1991.
- جب وبوون: المجتمع الإسلامي والغرب، ترجمة أحمد عبد الرحيم مصطفى، مراجعة عزت عبد الكريم، القاهرة 1971.
- أحمد عارف الزين: تاريخ صيدا، مطبعة العرفان، صيدا، 1913.
- أحمد السعيد سليمان: تأصيل ما ورد في تاريخ الجبرتي من الدخيل، دار المعارف، القاهرة، 1979.
- أحمد حامد إبراهيم: نصارى القدس، الهيئة المصرية العامة للكتاب، القاهرة، 2006.
- السيد سمير عبد المقصود: الشوام في مصر منذ الفتح العثماني حتى أوائل القرن التاسع عشر، الهيئة المصرية العامة للكتاب، القاهرة، 2003.
- أوغورأونال وآخرون: مصر في الوثائق العثمانية، ترجمة غالب ياووز، استانبول، 2012.
- أحمد مختار العبادي: البحرية المصرية زمن الأيوبيين والمماليك، ضمن كتاب تاريخ البحرية المصرية، الإسكندرية، 1974.
- بارتولد: تاريخ الترك في آسيا الوسطى، ترجمة أحمد السعيد سليمان، الهيئة المصرية العامة للكتاب، القاهرة، 1996.

- أيمن أحمد محمود: خليج الإسكندرية وآثاره الاقتصادية والاجتماعية، دار عين للنشر، القاهرة، 2008.
- درويش النخيلي: السفن الإسلامية على حروف المعجم، الإسكندرية، 1974.
- الفونس حبيب صادق: تاريخ الملاحة، "الأسطول"، العدد (27)، القاهرة، فبراير 1961.
- أحمد زكريا الشلق: الغزو الفرنسي لمصر وآثاره (1798-1801)، بحث ضمن كتاب المرجع في تاريخ مصر الحديث والمعاصر، تقديم ومراجعة يونان لبيب رزق، المجلس الأعلى للثقافة، القاهرة، 2009.
- جمال كمال محمود: الأرض والفلاح في صعيد مصر في العصر العثماني، الهيئة المصرية العامة للكتاب، القاهرة 2010.
- ـــــ: الأرمن في مصر في العصر العثماني، دراسة تاريخية وثائقية، المجلس الأعلى للثقافة، "قيد النشر".
- ـــــ: الترجمة ودورها في انتشار اللغات والكتابات، التراجمة الأرمن نموذجًا، بحث ضمن أبحاث ندوة بوغوص بك بوسفيان، أول وزير خارجية لمصر، المنعقدة بمكتبة الإسكندرية، مارس 2014 "قيد النشر".
- ـــــ: القرصنة في البحر المتوسط في العصر العثماني، الهيئة المصرية العامة للكتاب، القاهرة 2015.
- ـــــ: مصر والقدس في العصر العثماني، دار الكتب والوثائق القومية، القاهرة 2016.
- ـــــ: الخبز في مصر العثمانية، المركز العربي للأبحاث ودراسة السياسات، بيروت، 2016.
- ـــــ: الأوضاع الاقتصادية والاجتماعية للمرأة الأرمنية في مصر العثمانية، مركز الدراسات الأرمنية، كلية الآداب جامعة القاهرة، 2017.
- ـــــ: الحرف والحرفيون الأرمن في مصر الحديثة، مركز الدراسات الأرمنية، كلية الآداب، جامعة القاهرة، 2017.
- ـــــ: العلاقات بين مصر والولايات العربية في العصر العثماني، الهيئة المصرية العامة للكتاب، القاهرة، "قيد النشر".

- ـــــ: حارة البنادقة بالقاهرة في العصر العثماني، بحث ضمن أبحاث كتاب تكريم الدكتورة لطيفة سالم، الهيئة المصرية العامة للكتاب، القاهرة 2012.
- ـــــ: البحر الأحمر في الاستراتيجية العثمانية، المركز العربي للأبحاث ودراسات السياسيات، بيروت، الدوحة، 2019.
- ----: كارلو روزيتي: قنصل وتاجر بندقي في القاهرة العثمانية، دار الكتب والوثائق القومية، القاهرة، 2019م.
- ----: النيل والحياة في مصر زمن العثمانيين، مركز التاريخ العربي للنشر، القاهرة-استانبول، 2020م.
- ----: فيليب جلاد والقضاء المصري، مجلة مصر الحديثة، العدد 18، دار الكتب والوثائق القومية، القاهرة، 2019م.
- ـــــ: المجتمع المصري في العصر الحديث، كتاب، "قيد النشر".
- جون جوليوس نورويش: الأبيض المتوسط "تاريخ بحر ليس كمثله بحر"، ترجمة طلعت الشايب، المجلس الأعلى للثقافة، القاهرة، 2015.
- جلال يحيى: عصر النهضة والعالم الحديث، الهيئة المصرية العامة للكتاب، الإسكندرية، 1979.
- ـــــ: مصر الحديثة، 1517-1805م، الإسكندرية، "د.ت".
- جاستون فيت: القاهرة، مدينة الفن والتجارة، ترجمة مصطفى العبادي، القاهرة، 1990.
- جمال الدين الشيال: تاريخ مدينة الإسكندرية في العصر الإسلامي، دار المعارف، القاهرة، 2000.
- حسين النوري: العقود التجارية (الملكية التجارية والصناعية، والسندات المصرفية)، القاهرة، 1974.
- حسام عبد المعطي: العائلة والثروة، البيوت التجارية المغربية في مصر العثمانية، الهيئة المصرية العامة للكتاب، القاهرة 2008.
- ـــــ: طائفة المغاربة في مدينة الإسكندرية في العصر العثماني (1517-1798)، ضمن أبحاث كتاب الطوائف المهنية والاجتماعية في مصر العثمانية، مركز البحوث والدراسات الاجتماعية، كلية الآداب، جامعة القاهرة، ط1، القاهرة، 2003.

- خالد زيادة: اكتشاف التقدم الأوربي، دراسات في المؤثرات الأوروبية على العثمانيين في القرن الثامن عشر، دار الطليعة، ط1، بيروت، 1981.
- خلف عبد العظيم الميري: تاريخ البحرية التجارية المصرية 1854-1879م، الهيئة المصرية العامة للكتاب، القاهرة، 2007.
- خليل إينالجق: العثمانيون في عصر النشأة والازدهار، دراسات في التاريخ العثماني، ترجمة وتقديم وتعليق سيد محمد السيد، القاهرة 1996.
- جون لويس بوركهارت: العادات والتقاليد المصرية من الأمثال الشعبية في عهد محمد علي، ترجمة إبراهيم أحمد شعلان، ط3، الهيئة المصرية العامة للكتاب، القاهرة، 2000.
- راضي محمد جودة: دمياط في التاريخ الحديث، (1810-1906)، الهيئة المصرية العامة للكتاب، القاهرة، 2016.
- رأفت غنيمي الشيخ: تاريخ العرب الحديث، عين للدراسات والبحوث الإنسانية والاجتماعية، القاهرة، (د.ت).
- رضا أسعد: التجارة بين دمياط والقدس في العصر العثماني، بحث ضمن أبحاث مجلة الروزنامة، العدد السابع، دار الكتب والوثائق القومية، القاهرة، 2009.
- زاهر رياض: شمال إفريقيا في العصور الوسطى، مكتبة الأنجلو المصرية، القاهرة، 1981.
- روبير مانتران: الدولة العثمانية في القرن الثامن عشر، ضمن كتاب تاريخ الدولة العثمانية، ج1، ترجمة بشير السباعي، دار الفكر للدراسات والنشر والتوزيع، ط1، القاهرة، 1993.
- زينب عصمت راشد: تاريخ أوربا الحديث، ج1، القاهرة، 1986.
- سيد محمد السيد: انهيار الدولة العثمانية (الأسباب)، مكتبة الآداب، القاهرة، 2003.
- ـــ: الإسكندرية ومكانتها الاستراتيجية في العصر العثماني، مكتبة الآداب، القاهرة، 2006.
- سعيد أحمد برجاوي: الإمبراطورية العثمانية، تاريخها السياسي والعسكري، الأهلية للنشر والتوزيع، القاهرة، "د.ت".

- سعيد عاشور: قبرص والحروب الصليبية، الهيئة المصرية العامة للكتاب، القاهرة، 2002.
- ــــ: التدهور الاقتصادي في دولة سلاطين المماليك (872-923هـ/1468-1517م) في ضوء كتابات ابن إياس، بحث ضمن أبحاث (دراسات وبحوث)، إشراف أحمد عزت عبد الكريم، الهيئة المصرية العامة للكتاب، القاهرة، 1973.
- ــــ: العصر المماليكي في مصر والشام، ط3، الأنجلو المصرية، القاهرة، 1994.
- سحر علي حنفي: العلاقات التجارية بين مصر وبلاد الشام الكبرى في القرن الثامن عشر، الهيئة المصرية العامة للكتاب، القاهرة، 2000.
- سليمان حسانين: تجار القاهرة في القرنين السادس عشر والسابع عشر، الهيئة المصرية العامة للكتاب، القاهرة، 2003.
- سعاد ماهر: البحرية في مصر الإسلامية، دار الكتاب العربي، القاهرة، 1968.
- صلاح أحمد هريدي: فصول من تاريخ المدن المصرية خلال العصر العثماني، ط1، عين للدراسات والبحوث الإنسانية والاجتماعية، القاهرة، 2004.
- ــــ: الجاليات في مدينة الإسكندرية في العصر العثماني (923-1213هـ/1517-1798م) دراسات وثائقية من سجلات المحكمة الشرعية، ط1، عين للدراسات والبحوث الإنسانية والاجتماعية، القاهرة، 2004.
- عبد الرؤوف سنو: العلاقات الروسية العثمانية (1687-1878)، سياسة الاندفاع نحو المياه الدافئة، مجلة تاريخ العرب والعالم، العددان (73-74) بيروت 1984.
- عبد العزيز الشناوي: الدولة العثمانية دولة إسلامية مفترى عليها، مكتبة الأنجلو المصرية، القاهرة، 1992.
- عبد العزيز سليمان نوار: تاريخ الشعوب الإسلامية، العصر الحديث، دار الفكر العربي، القاهرة، 1988.

- عبد الوهاب بكر: الدولة العثمانية ومصر في النصف الثاني من القرن الثامن عشر، دار المعارف، القاهرة، 1982.
- ـــــ: ميناء دمياط ودوره في العلاقات بين مصر وبلاد الليفانت خلال القرن الثامن عشر، ضمن كتاب مصر وعالم البحر المتوسط في العصر الحديث، إشراف رؤوف عباس، مكتبة نهضة الشرق، القاهرة، 1996.
- عبد الحميد سليمان: تاريخ الموانئ المصرية في العصر العثماني، الهيئة المصرية العامة للكتاب، القاهرة، 1995.
- ــــ: الملاحة النيلية في مصر العثمانية، 1517-1798م، الهيئة المصرية العامة للكتاب، القاهرة، 1999.
- ـــــ: العثمانيون في دمياط، الدورين العسكري والمدني، ضمن كتاب دراسات في تاريخ مصر الاقتصادي والاجتماعي، تحرير كريسيليوس وآخرون، دار الآفاق العربية، القاهرة، 1996.
- عمر كمال توفيق: تاريخ الدولة البيزنطية، الهيئة المصرية العامة للكتاب، الإسكندرية، 1977.
- عراقي يوسف: الوجود العثماني المملوكي في مصر في القرن الثامن عشر وأوائل القرن التاسع عشر، دار المعارف، القاهرة، 1985.
- عبد الرحيم عبد الرحمن: فصول من تاريخ مصر الاقتصادي والاجتماعي في العصر العثماني، الهيئة المصرية العامة للكتاب، القاهرة، 1990.
- ــــ: التاريخ الأوروبي الحديث والمعاصر، دار الكتاب الجامعي، القاهرة، "د.ت".
- علاء طه رزق: دراسات في تاريخ عصر سلاطين المماليك، عين للدراسات والبحوث الإنسانية والاجتماعية، ط1، القاهرة، 2008.
- عثمان سلطان: الحقوق التجارية، ج1، ط2، سوريا 1939.
- علي جمال الدين عوض: العقود التجارية، مكتبة النهضة المصرية، القاهرة، 1959.
- فؤاد حسن حافظ: تاريخ الشعب الأرمني من البداية حتى اليوم، القاهرة، 1986.

- فرنان برودل: الحضارة المادية والاقتصادي والرأسمالية من القرن الخامس عشر حتى القرن الثامن عشر، ترجمة وتحقيق مصطفى ماهر، دار الفكر للدراسات والنشر، القاهرة، 1993.
- كارل بروكلمان: تاريخ الشعوب الإسلامية، الأتراك العثمانيون وحضارتهم، ترجمة نبيه أمين فارس ومنير البعلبكي، دار العلم للملايين، ج3، ط1، بيروت، 1949.
- ليبتنز: المخطوط السري لغزو مصر، ترجمة أحمد يوسف، دار الهلال، العدد (525) سبتمبر 1994.
- ليلى الصباغ: الجاليات الأوروبية في بلاد الشام في العهد العثماني في القرنين السادس عشر والسابع عشر، (العاشر والحادي عشر الهجريين)، ج1، ط1، مؤسسة الرسالة، بيروت، 1989.
- مايا خاطر: الإطار القانوني لجريمة القرصنة، مجلة جامعة دمشق للعلوم الاقتصادية والقانونية، المجلد 27، العدد الرابع، دمشق، 2011.
- محمد حرب: العثمانيون في التاريخ والحضارة، المركز المصري للدراسات العثمانية وبحوث العالم التركي، القاهرة، 1994.
- محمد أنيس: الدولة العثمانية والشرق العربي 1514-1914م، مكتبة الأنجلو المصرية، القاهرة، 1990.
- محمد سعيد العشماوي: مصر والحملة الفرنسية، الهيئة المصرية العامة للكتاب، القاهرة، 1999.
- محمد عبد اللطيف البحراوي: فتح العثمانيين عدن وانتقال التوازن الدولي من البر إلى البحر، دار التراث، ط1، القاهرة، 1979.
- محمد عفيفي: الأقباط في مصر في العصر العثماني، الهيئة المصرية العامة للكتاب، القاهرة، 1992.
- ـــــ: الأوقاف والحياة الاقتصادية في مصر في العصر العثماني، الهيئة المصرية العامة للكتاب، القاهرة 1991.
- محمد فتحي الزامل: الحصار الاقتصادي على مصر أواخر العصور الوسطى (1291-1517م)، المجلس الأعلى للثقافة، القاهرة، 2009.

- محمد فؤاد كوبريلي: قيام الدولة العثمانية، ترجمة أحمد السعيد سليمان، الهيئة المصرية العامة للكتاب، القاهرة، 1993.
- محمد فريد بك: تاريخ الدولة العلية العثمانية، ط1، القاهرة، (د.ت).
- محمد كرد علي: خطط الشام، ج5، مطبعة الترقي، دمشق، 1927.
- محمد فرغلي: الملاحة البحرية الإلكترونية، مراجعة ياقوت أمين، منشأة المعارف، الإسكندرية، 1979.
- مؤلف مجهول: غزوات عروج وخير الدين، تصحيح وتعليق نور الدين عبد القادر، المطبعة التعالبية، الجزائر، 1934.
- محمود حسن صالح منسي: تاريخ الشرق العربي الحديث، دار الوزان للطباعة والنشر، القاهرة، 1990.
- محمد علي الأنسي: قاموس الدراري اللامعات في منتخبات اللغات، بيروت، 1900.
- محمد رفعت رمضان: علي بك الكبير، تحرير مسئولة عطية، دار الكتب والوثائق القومية، القاهرة، 2016.
- مصطفى كمال طه: الوجيز في القانون البحري، ط1، دار المعارف، الإسكندرية، 1955.
- نيقولاي إيفانوف: الفتح العثماني للأقطار العربية 1516-1574م، ترجمة يوسف عطا الله، مراجعة مسعود ظاهر، دار الفارابي، ط1، بيروت، 1988.
- نصرة عبد المتجلي: الإسكندرية في العصر العثماني، الحياة الاقتصادية والاجتماعية، الهيئة المصرية العامة للكتاب، القاهرة 2013.
- نعيم زكي فهمي: طرق التجارة ومحطاتها بين الشرق والغرب أواخر العصور الوسطى، الهيئة المصرية العامة للكتاب، القاهرة، 1973.
- مينا روزون: فرنسا ويهود مصر، تحليل العلاقات (1683-1801)، ضمن كتاب تاريخ يهود مصر في الفترة العثمانية (1517-1914)، تحرير يعقوب لاندوا، ترجمة جمال أحمد رفاعي، أحمد عبد اللطيف حماد، تقديم ومراجعة محمد خليفة حسن، المشروع القومي للترجمة، العدد 199، المجلس الأعلى للثقافة، القاهرة، 2000.

- نقولا يوسف: تاريخ دمياط منذ أقدم العصور، مطبعة التحرير، القاهرة، 1959.
- نيفين مصطفى حسن: رشيد في العصر العثماني، دراسة تاريخية وثائقية، دار الثقافة العلمية، الإسكندرية، 1999.
- نللي حنا: تجار القاهرة في العصر العثماني، سيرة أبو طاقية شاهبندر التجار، ترجمة رؤوف عباس، الدار المصرية اللبنانية، القاهرة، 1997.
- ــــ: ثقافة الطبقة الوسطى في مصر العثمانية، (ق16-ق18)، ترجمة رؤوف عباس، الدار المصرية اللبنانية، القاهرة 2004.
- نيكوربيلدبسينو: تنظيم الإمبراطورية العثمانية في القرنين الرابع عشر والخامس عشر، ضمن كتاب تاريخ الدولة العثمانية، إشراف روبير مانتران، ترجمة بشير السباعي، القاهرة، 1993.
- يلمازأزوتونا: موسوعة تاريخ الإمبراطورية العثمانية السياسي والعسكري والحضاري 629-1341هـ/1231-1922م، ترجمة عدنان محمود سليمان، مراجعة وتنقيح محمود الأنصاري، الدار العربية للموسوعات، الطبعة الأولى، بيروت 2010.
- ياتسيك ماخوفسكي: تاريخ القرصنة في العالم، ترجمة أنور محمد إبراهيم، الهيئة المصرية العامة للكتاب، القاهرة، 2008.
- يونان لبيب ومحمد مزين: العلاقات المصرية المغربية منذ مطلع العصور الحديثة حتى عام 1912م، الهيئة المصرية العامة للكتاب، القاهرة 1990.
- يوسف عبد المجيد فايد: دراسات في الأقبانوغرافية، دار النهضة العربية، القاهرة، 1995.

تاسعًا- المراجع الأجنبية :

- Choen, Amnon, Palestinin the 18thCentury(Patterns of Government and administrative), Jerusalem, 1973.
- Shmuelvitz, A., The Jews of the Ottoman Empire in the Late fifteenth and the sixteenth Centuries, Leiden, 1989.

- Hurewitz, J. C., Diplomacy in the Near and Middle East a Documentary Record (1517-1914), vol. 1, New York, 1956.
- Imber, c., The Ottoman Empire 1300-1650, the structure of power, palgraveMacimilan, Great Britain, 2002.
- Poladian, T., the Role of Armenia in History, Calcutta, 1958.
- Benjamin, Atale of Three Cities and their RaisondEtat: Ancona, Vénice, Livorno, and the Competition for Jewish merchants in the sixteenth Century, in Jews, Cristiansand Muslims in Mediterranean world after 1492, edited by AlisMeyhas, London, 1992.
- Reimer, M., Colonial Bridghead, Government and Society in Alexandria, 1807-1882, A.U.C., Egypt, 1997.
- Saw, S., Ottoman Egypt in Eighteenth Century, princiton, 1969.
- -----: The Financial and Administrative organization and Development of Ittoman Egypt 1517-1798, Princeton 1962.
- -----: Ottoman Egypt in the age of the French Revolution, Harvard, 1964.
- Masters, Bruse, The Origins of western Economic Dominance in the Middle East, in (Mercantilism and the Islamic Economy in Allepo1600-1750), New York Univ. Press, New York, and London, 1988.
- Crecelius, D., FrenshShips and their Cargoes sailing Between Damiette and Ottoman ports 1777-1781, JESHO, vol. 37, Leiden (W.D).

- Holt, P. M., Egypt and the fertile Crescent, 1516-1922. School of Oriental and African Studies Univ. of London, 1966.
- AfafLutfi, Egypt in the Reign of Muhamed Ali, C.U.P. London, 1984.
- Lawson, the Social and Origins Egyptian Expansionism During the Muhmed Ali period, Colombia Univ. Press, New York, 1992.

فهرس المحتويات

المقدمة 2
الفصل الأول 13
التوسع العثماني في البحر المتوسط 13
تطور وضع الأتراك العثمانيين في عهد الأمير عثمان 15
توسعات عثمان وابنه أورخان 16
تطور الفتوحات العثمانية في البلقان والأناضول 17
فتح القسطنطينية 21
أعمال السلطان محمد الثاني (الفاتح) في القسطنطينية 28
فتوحات محمد الفاتح في البلقان بعد فتح القسطنطينية 30
نشأة البحرية العثمانية 35
إنجازات البحرية العثمانية في البحر المتوسط في القرن السادس عشر 40
فتح جزيرة رودس 1522م 42
فتح جزيرة كورفوز 1538م 43
الحملة على تونس 1543م 44
فتح طرابلس 1551م 45
فتح مدينة جربة 1560م 45
محاولة فتح جزيرة مالطة 1565م 46
فتح جزيرة ساقيز 1566م 46
فتح قبرس 1571م 48
فتح تونس 1574م 52
فتح جزيرة كريت 1669م 53
الفصل الثاني 59
الملاحة عبر البحر المتوسط 59
صناعة السفن 61
أنواع السفن 65
العاملون على السفن 68
الملاحة 72
معوقات الملاحة في البحر المتوسط ومخاطرها 84
المعوقات البشرية 89
منظومة الأمن في البحر المتوسط 90
الفصل الثالث 97
التجارة عبر البحر المتوسط 97
الموانئ المهمة على البحر المتوسط 100
صادرات مصر إلى الشام 108
صادرات الشام إلى مصر 110
تجارة مصر مع المغرب العربي 114
تجارة مصر مع المغرب 122
صادرات مصر إلى المغرب 122
صادرات المغرب إلى مصر 124
التجارة مع أوربا 125

الصادرات 126
البن 126
التوابل... 130
الأقمشة... 132
العاج أو سنّ الفيل 134
الجلود 134
القمح... 136
الواردات... 138
التجارة التركية عبر المتوسط 141
الفصل الرابع... 145
القرصنة ومواجهتها 145
القرصنة على السواحل الشامية... 146
القرصنة على سواحل مصر الشمالية... 152
القرصنة على سواحل بلاد المغرب العربي... 161
خلفاء بارباروسا 169
القرصنة بين الدول الأوربية وبعضها البعض... 173
هنري ماينوارنج قرصان إنجليزي من جامعة أكسفورد 175
مواجهة القرصنة 178
دور ولاية مصر في التصدي للقرصنة في البحر المتوسط 184
دور التجار والمسافرين في تأمين السفن 190
مواجهة الدول الأوربية للقرصنة 191
الفصل الخامس 197
الصراع العثماني الأوربي حول البحر المتوسط... 197
أهم نصوص معاهدة 1535م العثمانية الفرنسية 201
عوامل ضعف الدولة العثمانية 203
أولاً- العوامل الداخلية 204
ضعف السلاطين 204
عدم كفاءة الصدور العظام... 205
سوء الأوضاع الاقتصادية 207
تدني قدرات الجيش 208
حركات التمرد والعصيان... 213
ثانيًا- العوامل الخارجية 214
الصراع العثماني الصفوي... 217
احتدام الصراع العثماني الأوربي على البحر المتوسط... 218
موقف فرنسا من الصراع العثماني الأوربي... 220
احتدام الصراع العثماني الأوربي 223
دخول فرنسا حلبة الصراع العثماني الأوربي ضد الدولة العثمانية 230
الغزو الفرنسي لمصر والشام 231
الخاتمة 239
الملاحق... 245
المصادر والمراجع 289
فهرس المحتويات 305